VIII kadencja

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 71)**

z dnia 19 października 2017 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 71)

19 października 2017 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca na posiedzeniu wyjazdowym w Tolkmicku pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej -Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, zrealizowała następujący porządek:

– informacja Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na temat stanu przygotowań budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną;

– informacja Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na temat wpływu budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną na rozwój gmin zlokalizowanych nad Zalewem Wiślanym;

– dyskusja na temat możliwości wydzielenia z Urzędu Morskiego w Gdyni delegatury w Elblągu, jako samodzielnej jednostki administracyjnej w związku z planowaną budową kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej wraz ze współpracownikami, **Katarzyna Krzywda** dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Wiesław Piotrzkowski** dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wraz ze współpracownikami, **Anna Stelmaszyk-Świerczyńska** zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Gdyni, **Ewa Kunda** pełnomocnik Wojewody Warmińsko-Mazurskiego, **Ireneusz Szweda** doradca Wojewody Pomorskiego, **Zygmunt Kiersz** dyrektor Gabinetu Marszałka Województwa Warmińsko-Mazurskiego, **Izabela Fludzińska** zastępca dyrektora Departamentu Infrastruktury Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, **Krzysztof Komorowski** inspektor ds. dróg wodnych w Elblągu Urzędu Marszałkowskiego Województwa Warmińsko-Mazurskiego, **Arkadiusz Zgliński** dyrektor zarządu Portu Morskiego Elbląg Sp. z o.o., **Stanisław Otremba** dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, **Andrzej Wiśniewski** dyrektor biura LGR „Zalew Wiślany", **Andrzej Madejski** prezes zarządu Polskiego Rejestru Statków wraz ze współpracownikami, **Witold Wróblewski** prezydent Elbląga, **Andrzej Szyszło** kierownik referatu Urzędu Miasta i Gminy Frombork, **Leszek Dziąg** starosta powiatu braniewskiego, **Krystyna Murawska** sekretarz gminy Elbląg, **Igor Rudziński** wiceprzewodniczący Rady Gminy Sztutowo, **Zbigniew Ptak** starosta powiatu Nowy Dwór Gdański, **Jakub Farinade** wójt gminy Sztutowo, **Krzysztof Swat** burmistrz Krynicy Morskiej, **Magdalena Dalman** przewodnicząca Rady Miejskiej w Tolkmicku, **Dorota Kryger** radna Rady Miejskiej w Tolkmicku, **Zygmunt Rzepnicki** radny Rady Miejskiej w Tolkmicku, **Tomasz Siedlar** radny Rady Miejskiej w Tolkmicku, **Mirosław Sępka** radny Rady Miejskiej w Tolkmicku, **Wiesława Pokropska** radna Rady Miejskiej w Tolkmicku, **Zbigniew Kessler** radny Rady Miejskiej w Tolkmicku, **Teresa Pawłowska** przewodnicząca Rady Miasta Krynica Morska, **Katarzyna Murawska-Maza** zastępca przewodniczącej Rady Miasta Krynica Morska, **Artur Mieczaniec** wicestarosta powiatu Braniewskiego, **Marcin Ślęzak** wójt gminy Gronowo Elbląskie, **Andrzej Lemanowicz** burmistrz Tolkmicka, **Józef Zamojcin** zastępca burmistrza Tolkmicka, **Maciej Romanowski** starosta powiatu Elbląg, **Dorota Wasik** wójt gminy Markusy, **Krzysztof Szumala** wójt gminy Milejewo, **Andrzej Gruszczyński** przewodniczący Komisji Rewizyjnej w Urzędzie Miejskim w Czerwieńsku, prof. dr hab. **Krzysztof Luks** z Wydziału Administracji i Nauk Społecznych Elbląskiej Uczelni Humanistyczno-Ekonomicznej w Elblągu, **Józef Grochowski** proboszcz parafii pw. św. Jakuba Apostoła w Tolkmicku, **Wojciech Woch** kierownik Parku Krajobrazowego „Mierzeja Wiślana" wraz ze współpra-

cownikami, **Jan Popończyk** członek zarządu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych, **Wojciech Ławrynowicz** prezes Elbląskiej Spółdzielni Socjalnej „Wehikuł czasu – Wikingowie, Słowianie, Bałtowie”, **Mariusz Lewandowski** członek Stowarzyszenia „Wolny Elbląg”, **Zbigniew Pąsik** przewodniczący Elbląskiego Klubu Gazety Polskiej wraz ze współpracownikami, **Roman Smulski** przewodniczący Prezydium Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, przewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” w PRCiP Gdańsk Sp. z o.o., **Małgorzata Chinc** członek zarządu Stowarzyszenia Rybaków Łodziowych, **Stanisław Lemanowicz** prezes Północno-Wschodniego Okręgowego Związku Motorowodnego i Narciarstwa Wodnego wraz ze współpracownikami, **Adrian Bogusłowicz** prezes Lokalnej Organizacji Turystycznej w Krynicy Morskiej, **Michał Bieńko** członek Stowarzyszenia Przyjaciół Ziemi Tolkmickiej „Lanzania”, **Marian Kaczmarek** właściciel hotelu Folwark w Kadynach, **Adam Turoń** dyrektor Glenport Sp. z o.o., **Magdalena Rogaczewska** przedsiębiorca, **Paweł Gabiec** członek UKS Tolkmicko, senator **Jerzy Wcisła**, **Edward Lica** rybak Tolkmicko, **Irena Chlebowska** rybak oraz **Jerzy Bińkowski** asystent posła Jerzego Wilka.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska** i **Grażyna Kućmierowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Witam państwa bardzo serdecznie. Rozpoczynamy posiedzenie Komisji. Otwieram wyjazdowe posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam państwa parlamentarzystów oraz zaproszonych gości.

Mam w zwyczaju witać gości każdego z osobna, ale dzisiaj państwo wybaczą. Z listy wynika, że zaproszono 70 osób. Przepraszam, że nie będę wszystkich państwa witać z imienia i nazwiska. Niemniej wszystkich państwa bardzo serdecznie witam i dziękuję, że przyjęliście nasze zaproszenie. Zawsze bardzo zależy nam na udziale gości, ponieważ z wami dyskusja jest bardziej merytoryczna i może oddać charakter oraz sens naszej pracy.

Jeżeli państwo będziecie chcieli zabrać głos, bardzo proszę o mówienie do mikrofonu i przedstawianie się, co jest potrzebne dla celów odnotowania wystąpienia w protokole z posiedzenia Komisji.

Szanowni państwo, w porządku dziennym posiedzenia mamy trzy punkty. Po pierwsze, informacja Ministra Gospodarki i Żeglugi Śródlądowej na temat stanu przygotowań budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. Rano gościliśmy na sesji Rady Miasta w Elblągu. Dziękujemy za zaproszenie i możliwość spotkania się z państwem. Wiem, że na sali jest reprezentacja Rady Miasta z Elbląga. Przepraszamy za opóźnienie. Po drodze odwiedziliśmy port w Tolkmicku, co spowodowało lekkie opóźnienie.

Punkt drugi porządku posiedzenia przewiduje informację Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na temat wpływu budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną na rozwój gmin, zlokalizowanych nad Zalewem Wiślanym. To również jest temat szeroko dyskutowany. Mam nadzieję, że dzisiaj będziemy wypracowywać jakiś konsensus.

Punkt trzeci przewiduje dyskusję na temat możliwości wydzielenia z Urzędu Morskiego w Gdyni delegatury w Elblągu, jako samodzielnej jednostki administracyjnej w związku z planowaną budową kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną.

Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, to uznam, że Komisja przyjęła zaproponowany porządek posiedzenia. Sprzeciwu nie słyszę.

W związku z powyższym przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Przechodzimy do punktu pierwszego. Bardzo proszę pana ministra o przekazanie informacji na temat stanu przygotowań budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną.

Panie ministrze, kto z państwa zabierze głos w tej sprawie? Oddaję państwu głos. Bardzo proszę.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Może zacznę. Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, budowa kanału przez Mierzeję Wiślaną jest jedną z podstawowych inwestycji o szczególnym znaczeniu nie ze względu tylko na jej realizację, ale również dla rozwoju naszego Państwa.

W związku z tym inwestycję podniesiono do rangi priorytetów naszego rządu. Zostało to potwierdzone w ubiegłym roku poprzez przyjęcie programu wieloletniego na budowę

i realizację tej inwestycji. Kolejnym elementem jest przyjęcie specustawy mającej na celu przyspieszenie inwestycji budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną.

Przygotowaliśmy szczegółową prezentację. Za chwilę poproszę panią dyrektor Annę Stelmaszyk-Świerczyńską, która jest odpowiedzialna za inwestycję z ramienia inwestora – Urzędu Morskiego w Gdyni – o przedstawienie prezentacji.

Jednocześnie chciałbym rozwiać wszelkie wątpliwości. Miejscem, które zostało przez nas wybrane na realizację tej inwestycji, jest Nowy Świat. Potwierdziliśmy to dokumentami. Proces inwestycyjny nie jest zakłócony. Przewidujemy, że pod koniec przyszłego roku rozpoczniemy prace budowlane.

Obecnie proszę panią dyrektor o szczegółową prezentację. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pani dyrektor.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Wiesław Piotrzkowski:

Pani przewodnicząca, nastąpiła drobna zmiana. Rozpocznę, a następnie przekażę głos pani dyrektor. Panie ministrze, jeśli pan pozwoli. Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, witam serdecznie jeszcze raz. Mamy dzisiaj poważną sprawę, ponieważ będziemy rozmawiali o budowie drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, która popularnie nazywana jest przekopem. Jeżeli mówimy o przekopie, to jest to tylko część inwestycji, tj. miejsce, które przechodzi przez Mierzeję Wiślaną o długości 1100–1300 m w zależności od miejsca inwestycji.

W związku z tym, że pan minister powiedział o Nowym Świecie, dlatego dzisiaj mówimy o przekopie długości 1300 m. To nie jest wiele, ponieważ, żeby stworzyć kanał, musimy również pamiętać o budowie portów osłonowych, zarówno od strony Zatoki Gdańskiej, jak i Zalewu Wiślanego, a więc infrastruktury technicznej, której budowa jest bardzo kosztochłonna. Następnie zostanie wykonane przejście przez Zalew Wiślany i rzekę Elbląg aż do portu w Elblągu. Tam mamy problemy z utrzymaniem lub dojściem do zakładanych głębokości. To również pochłonie troszeczkę pieniędzy.

Proszę państwa, realizacja programu umożliwi: zapewnienie bezpieczeństwa, w tym bezpieczeństwa morskiego w rejonie Zalewu Wiślanego oraz zapewnienie bezpieczeństwa w regionie poprzez wprowadzenie swobody żeglugi polskich jednostek Marynarki Wojennej i Straży Granicznej do portu w Elblągu, będącego zewnętrzną granicą RP i UE. Trzeba powiedzieć, że w przeszłości mieliśmy pewne problemy z przebazowaniem okrętów Straży Granicznej po to, żeby w sezonie mogły strzec naszej granicy. W związku z tym inwestycja ma bezsprzecznie priorytetowe znaczenie.

Kolejną korzyścią budowy kanału będzie otwarcie swobodnego dostępu od strony morza do polskich portów Zalewu Wiślanego dla jednostek morskich oraz dla jachtów. W dalszej części prezentacji będziemy odnosili się do odległości. Swoboda i skrócenie drogi na pewno wpłyną dodatnio na sprawy rozwoju i możliwości uprawiania żeglugi, możliwości korzystania ze szlaków wodnych. Generalnie budowa kanału przyczyni się do rozwoju gospodarczego.

Proszę państwa, cele przedsięwzięcia są również związane z naszym położeniem na arenie międzynarodowej, a więc ze zobowiązaniami, które mamy w stosunku do Unii Europejskiej, tj. wspólnego działania militarnego i spraw związanych z naszym członkostwem w Pakcie Północno-Atlantyckim, w którym art. 3 i art. 5 wymuszają posiadanie swobodnego dostępu do wspomnianego przez nas akwatorium. Strategiczne cele unijne, jak również zobowiązania wynikające z naszego członkostwa w NATO, wpisują się w konieczność budowy tego przejścia wodnego.

Budowa kanału przyczyni się do rozwoju transportu morskiego. Przewiduje się nawet kilkakrotny wzrost ilości ładunków – towarów przewożonych transportem morskim. Rozbudowa portu w Elblągu umożliwi dalsze zwiększenie przeładunków. Dzisiaj mówimy o 350 tys. ton, które się pojawią, jeśli inwestycja będzie zrealizowana. To jest jednak początek, bo to mówi się dzisiaj. Na pewno w trakcie trwania tej inwestycji i po jej zakończeniu pojawią się nowe perspektywy i możliwości dla portu elbląskiego.

Kolejnym efektem realizacji inwestycji będzie rozwój transportu intermodalnego, co wygeneruje oszczędności środowiskowe i finansowe. Nastąpi również skrócenie czasu

podróży, przepływu pomiędzy Elblągiem i portami w Gdańsku i Gdyni, a tym samym obniżenie kosztów transportu i zmniejszenie obciążeń dla środowiska. Nastąpi zwiększenie możliwości transportu morskiego bez ograniczenia obowiązującego przy transporcie drogowym np. w weekendy i święta.

Proszę państwa, skrócenie drogi jest bardzo znaczące, ponieważ dzisiaj mówimy o 79 Mm i 82 Mm, które statek musi pokonać, żeby dostać się do portu elbląskiego. W przyszłości, jeśli będzie kanał, mówimy o 39 Mm i 42 Mm w przypadku Gdyni. Zatem droga skróci się prawie o połowę. Ludziom związanym z *shippingiem* nie trzeba tłumaczyć, że są to koszty paliwa, koszty związane z eksploatacją statku, jedna szósta doby itd. To wszystko możemy przeliczyć na dolary, euro lub złotówki i zobaczyć, ile to kosztuje.

Następna sprawa to rozwój gospodarczy regionu. Istniejące i planowane centra logistyczne w obszarze miasta Elbląga dzięki dobrym rozwiązaniom komunikacyjnym z portem będą mogły zwiększyć przeładunki. Dzięki temu sektor przemysłowy będzie mógł intensywniej się rozwijać.

Czasem centra logistyczne tworzą się trochę wbrew logice. Gdy byłem kapitanem Portu Gdańsk, obserwowałem rozwój portu i wydawało mi się, że centra logistyczne zaplecza muszą powstać, gdy port zwiększy i zintensyfikuje swoje ładunki i przeładunki. Okazuje się, że centrum logistyczne w Gdańsku ma dość duże ogłoszenie oraz spotyka się z zainteresowaniem, zanim się wybuduje, a prace składowe i magazyny już znajdują nabywców.

Przewiduje się poprawę na rynku pracy. Szacuje się przyrost miejsc pracy w sektorach transportu morskiego, logistyki, przemysłu oraz turystyki. Przewidywany jest również wzrost przychodów i oszczędności budżetowych traktowanych jako wzrost podatków PIT i CIT, zmniejszenie zasiłków dla bezrobotnych i zasiłków społecznych.

Nastąpi rozwój sektora usług turystycznych i okołoturystycznych. W tym miejscu, będąc w Tolkmicku i po drugiej stronie – w Krynicy Morskiej, nie trzeba tłumaczyć, co znaczy turystyka, ponieważ jest to jedna z podstawowych działalności gospodarczych, dzięki której utrzymuje się społeczność lokalna.

Na slajdzie pokazujemy zaczerpnięte z zagranicznych publikatorów porównanie, które odnosi się do barki, pociągu towarowego i naczepy TIR. Wystarczy spojrzeć na górny przykład pokazany na slajdzie. Widzimy, że jeśli mamy barkę, na której jest 1700 ton ładunku, a to naprawdę nie jest dużo, to jest to równoważne w stosunku do 16 wagonów pociągu towarowego i 70 samochodów ciężarowych.

Bezsprzecznie ekologia ma znaczenie, ponieważ ta sama barka, która używa podobnego silnika o mocy 480 KM, może przetransportować 1000 ton ładunku, co wymagałoby użycia kilkudziesięciu samochodów o mocy silnika 480 KM lub 550 KM każdy. Zatem koszty, czas i ekologia przemawiają na korzyść transportu wodnego. Koszty transportu wodnego są bardzo konkurencyjne.

Podsumowując, analiza koszów i korzyści społeczno-ekonomicznych dla programu wykazała, że program będzie miał szczególnie pozytywne oddziaływanie na kilka obszarów w następującej kolejności (wg efektów finansowych): oszczędności w kosztach transportu morskiego z uwagi na skrócenie drogi wodnej, wzrost podatków od dochodów z działalności gospodarczej, wzrost podatków od osób fizycznych i zmniejszenie zasiłków społecznych oraz zasiłków dla bezrobotnych.

Jaki wpływ będzie miał program na gminy nadzalewowe? Wyniki przeprowadzonej analizy wpływu programu na gminy nadzalewowe wskazują, że w każdym z wariantów, także w wariancie pesymistycznym, korzyści dla społeczności lokalnych będą znaczące. Największe korzyści osiągnie Krynica Morska. Również największe ryzyka w fazie robót budowlanych poniesie Krynica Morska, ale można je w znacznym stopniu zminimalizować poprzez właściwą realizację prac budowlanych.

Mamy na względzie powyższe sprawy. Planując w przyszłości inwestycje, będziemy starali się część transportu towarowego przesłać drogą wodną i ograniczyć lub nawet wykluczyć transport drogowy w sezonie letnim, tak aby można było turystykę, z której gminy żyją, prowadzić bez zakłóceń.

Proszę państwa, to tyle. Miałem jeszcze część prezentacji dotyczącą odległości oraz lokalizacji, ale ze względów technicznych oddaję głos pani dyrektor Annie Stelmaszyk-Świerczyńskiej. Dziękuję państwu za uwagę.

Zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Dzień dobry państwu. Wszyscy państwo otrzymali analizę wpływu na społeczności gmin nadzalewowych. Została przesłana wraz z innymi materiałami drogą mailową przed posiedzeniem Komisji. Można do niej sięgnąć w celu zapoznania się ze szczegółami. W prezentacji przedstawiliśmy tylko wnioski.

Chciałabym państwu zaprezentować animację, która została przygotowana przez wykonawcę projektu w wybranym wariancie. Będę komentowała obrazy, bo jest tylko muzyka. W prezentacji dużo widać. Myślę, że jest ciekawa. W prezentacji pokazaliśmy rozwiązania, które chcielibyśmy zastosować.

Po pierwsze, widzimy, o co chodzi, jeżeli mówimy o względach gospodarczych realizacji projektu. Do tej pory trzeba było pływać trasą oznaczoną na czarno lub na niebiesko. Po realizacji inwestycji będzie można pływać trasą oznaczoną na czerwono lub pomarańczowo. Z tego tytułu na transporcie z Gdańska lub Gdyni powstaną oszczędności rzędu 50 Mm. To bardzo dużo przy tonażach, które rozpatrywane są jako docelowe dla portu w Elblągu (1,5 mln ton).

Widzimy port osłonowy od Zatoki Gdańskiej, istniejącą drogę i bypass, który ma powstać. Są dwa mosty – jeden i drugi obrotowy. W tym momencie patrzymy jakby od strony Zatoki Gdańskiej, czyli wpływamy od portu w Gdańsku itd. Dalej widzimy przystań niską, która powstanie na refulowanym gruncie m.in. z przekopu. Następnie widzimy miejsca postojowe, gdzie będzie mogła się odbywać odprawa. Myślimy również o tym, aby były brody dla zwierząt, żeby nie było odcięcia fauny jednej części od drugiej. Przewidywana szerokość śluzy wyniesie 25 m.

Bardzo ciekawe rozwiązanie zostało zaproponowane jako zamknięcia. Będą to pływające wrota, które jako gotowe będzie można przeholować np. ze stoczni trójmiejskich i umieścić we wnękach wrotowych po dwa wrota dla każdej strony, więc nie będzie potrzeba dodatkowych szandorów do blokowania śluzy. Wystarczą wrota. Jedno i drugie będą mogły być używane. Gdy będzie remont jednego, drugie będzie pracowało. W razie sytuacji awaryjnych wrota będą mogły być przeholowywane między głową dolną i górną. Po jednej stronie będzie część zarządzania śluzą, a po drugiej stronie przewidywane jest miejsce turystyczne – okołoturystyczne. To by było na tyle.

Obecnie przechodzimy do prezentacji. Na slajdzie pokazano skład konsorcjum, które wykonuje projekt. Kolejny slajd odnosi się do lokalizacji. Były rozpatrywane trzy lokalizacje: Skowronki, Nowy Świat i Piaski. Wszystkie trzy lokalizacje miały swoje plusy i minusy. Kluczową kwestią było, jak zachowa się Mierzeja w miejscu przekopu. Przeprowadzono dokładne badania na ten temat.

Na slajdzie widzimy skrócenie drogi wodnej. W tej chwili, żeby dopłynąć z Gdyni do Elbląga, należy pokonać dystans 82 Mm. W momencie powstania przekopu Nowy Świat ten dystans skróci się do 39 Mm. Z Gdańska obecny dystans wynosi 79 Mm, a po wykonaniu przekopu będzie wynosił 32 Mm. Można mówić o ok. 50 Mm oszczędności dystansu. Oczywiście mówimy o portach trójmiejskich. W zależności skąd, oszczędności powstaną również z innych kierunków Bałtyku – rzędu kilkudziesięciu mil morskich.

W różnych wariantach lokalizacji port osłonowy i śluza wyglądały analogicznie. Na slajdach pokazano je w rzeczywistym terenie dla każdej z lokalizacji. Najbardziej różny byłby wariant z lokalizacją Piaski, bo tam jest najkrócej (750 m), ale ten wariant niczego by nie ułatwiał ze względu na bardzo wysoką wydmę i bardzo wysoki tor podejściowy.

Na kolejnym slajdzie dokonano porównania wszystkich wariantów. Przekop byłby najkrótszy w Piaskach (750 m). W Skowronkach wyniósłby 1,1 km, a w Nowym Świecie wyniesie 1,3 km długości. Długość toru wodnego jest najkrótsza w Nowym Świcie (9,68 km), co rekompensuje ilości urobku po dwóch stronach. Sumarycznie wariant Nowy Świat jest najtańszy. Natomiast różnica pomiędzy wariantem Nowy Świat

a wariantem Skowronki jest bardzo niewielka. Są jednak inne cechy tego miejsca, które determinują jego wybór.

Jeżeli chodzi o prace legislacyjne, do tej pory uchwalono program wieloletni w dniu 24 maja 2016 r. Program przewiduje realizację przedsięwzięcia w latach 2016–2022. Finansowany będzie z budżetu Państwa. Koszt realizacji budowy kanału wyniesie 880 mln zł.

W dniu 24 lutego została podpisana tzw. specustawa, czyli ustawa, która – analogicznie jak przy drogach – umożliwia szybsze procedowanie tego przedsięwzięcia (inwestycji).

W lutym br. mieliśmy bardzo gorący okres. W dniu 21 lutego została podpisana umowa na wykonanie prac projektowych wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego z Konsorcjum firm: Mosty Gdańsk Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku i „Projmors" Biuro Projektów Budownictwa Morskiego Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku. Przedstawiona wizualizacja, jak również koncepcja realizacyjna – to są dzieła tego konsorcjum.

Z umowy z konsorcjum wynikają następujące „kamienie milowe". W II kwartale została oddana koncepcja realizacyjna. Raport o oddziaływaniu na środowisko ma być oddany 10 miesięcy od podpisania umowy, czyli 21 grudnia 2017 r.. Po złożeniu raportu do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska planujemy uzyskanie decyzji środowiskowej, co powinno nastąpić w czerwcu–lipcu 2018 r. Sporządzenie dokumentacji technicznej (budowlanej) nastąpi 21 kwietnia 2018 r., czyli 14 miesięcy od podpisania umowy. Prace trwają, więc uważamy, że ten termin jest realny. Dodatkowo obecnie prowadzone są badania symulacyjne na symulatorze nawigacyjnym w zakresie wejścia do przekopu oraz co do tego, czy to jest łatwe. Być może okaże się, że trzeba będzie coś skorygować np. kształty falochronów. Mamy nadzieję, że wyniki badań będą pomyślne. Chcielibyśmy uniknąć korekt, bo chodzi o czas, ale badamy i jeśli będą to drobne korekty, to je naniesiemy.

Po uzyskaniu decyzji środowiskowej, a niekoniecznie po uzyskaniu zezwolenia na realizację inwestycji, w listopadzie 2018 r. planujemy ogłoszenie o przetargu na roboty budowlane. Nie ma wymogu, abyśmy na czas przetargu mieli zezwolenie na budowę. Musi być decyzja środowiskowa. Oczywiście najlepiej, gdy jest wszystko. Uzyskanie zezwolenia na realizację inwestycji planujemy w II połowie (październik) 2018 r.

Umowa na wykonanie dokumentacji technicznej obejmuje kompleks działań. Są to działania takie jak wykonanie dokumentacji geologicznej. W tej chwili już są wydane przez Ministra Środowiska wszystkie decyzje. Inne działania to wykonanie dokumentacji: budowlanej, hydrotechniczno-konstrukcyjnej, zagospodarowania terenu, rozwiązań drogowych, wszystkich branż instalacyjnych, sztucznej wyspy (będzie jedna), operaty wodnoprawne i ewentualnie inne opracowania, które będą konieczne do uzyskania pozwolenia na realizację przedsięwzięcia.

Koncepcja realizacyjna została złożona. Została wykonana dla wszystkich wariantów lokalizacyjnych. Wynikało to z tego, że chcieliśmy przyspieszyć prace, aby nie podejmować decyzji i dopiero wtedy przygotowywać koncepcję realizacyjną, bo wydłużyłoby to prace o cztery miesiące. Ci z państwa, którzy chcieliby się z nią zapoznać, mogą to zrobić, bo przywieźliśmy ze sobą koncepcję dla wariantu Nowy Świat. Można się z nią zapoznać.

Na koncepcję realizacyjną składa się duży set dokumentów. Znajdują się w niej wstępne decyzje dotyczące konstrukcji. Mogliśmy zrobić wizualizacje, bo np. wiemy, że mosty mają być obrotowe. Będzie to korzystniejsze pod względem obciążeń i będzie je można otwierać nawet przy niekorzystnych warunkach pogodowych. Most podnoszony przy silnych wiatrach byłby zamknięty i żegluga nie byłaby możliwa. Ponadto przy moście podnoszonym potrzebne są większe nakłady na energię.

W koncepcji znajdują się ponadto: fundamentowanie, obiekty kubaturowe, hydrotechnika, sieci i instalacje wodno-kanalizacyjne, energetyczne, teletechnika, drogi i ścieżki, wycinka zieleni, oznakowanie nawigacyjne, organizacja robót oraz szacunkowe koszty. To wszystko jest już zrobione w sposób wstępny dla wszystkich wariantów lokalizacyjnych.

Chciałabym państwu uświadomić, ile mamy kwestii ekologicznych, czyli form ochrony przyrody, które występują w okolicach kanału żeglugowego. Mamy sześć obszarów Natura 2000, dwa parki krajobrazowe, dwa parki chronionego krajobrazu, trzy użytki ekologiczne i korytarz bałtyckiego szlaku migracyjnego ptaków o znaczeniu kontynentalnym. Kolejny slajd pokazuje obszar realizacji programu na tle form ochrony przyrody – mapka z różnymi formami przyrody.

Kwestie środowiskowe są ważne i staramy się je robić bardzo dokładnie. Trzeba jednak dodać, że tutaj cały czas coś się dzieje, a Zalew Wiślany w dalszym ciągu funkcjonuje jako obszar ważny ekologicznie. Przed wojną był port i kanał przez cały Zalew Wiślany i to nie powodowało zakłóceń środowiskowych, Mamy nadzieję, że tak będzie również w przypadku realizacji naszej inwestycji.

Kluczowe dla decyzji o wyborze lokalizacji miał raport przygotowany przez Instytut Budownictwa Wodnego PAN. Pierwszy raport tego typu przygotowali w 2008 r., a obecnie w ramach dokumentacji badali różne szczegóły. Z raportu wynikają dla nas najważniejsze rzeczy. W Nowym Świecie wypadkowy roczny ruch rumowiska wynosi ok. 3 tys. m^3, w Skowronkach – ok. 12 tys. m^3, w Piaskach – ok. 70 tys. m^3, a we Władysławowie, które podaje się jako porównywalne, żeby falochrony, kanały nie spowodowały takich szkód, wynosi ok. 100 tys. m^3. Ruch rumowiska w Nowym Świecie jest 33-krotnie mniejszy niż we Władysławowie. Widać, że mówimy o innej skali zjawiska. I tu jest predykcja IBW PAN, jaki miałoby to wpływ na brzegi w poszczególnych miejscach po 10 latach istnienia falochronów. Zmiany linii brzegowej po 10 latach będą kształtowały się następująco. W Nowym Świecie na Zachód (West) będzie to 100 m i cofnięcie brzegu wystąpi o ok. 5 m. Na Wschód (East) – 200 m i nastąpi przyrost brzegu o 10 m.

W Skowronkach wpływ na brzeg wynosiłby ok. 500 m na Zachód i nastąpiłby przyrost brzegu o ok. 20 m, na Wschód zaś byłby ubytek brzegu o ok. 10 m. W Piaskach na Zachód wpływ byłby 1,8 km oraz ubytek brzegu o 150 m. Oczywiście to jest maksymalny ubytek brzegu. Na Wschód wpływ byłby ok. 2 km oraz nastąpiłby przyrost brzegu o ok. 170 m.

Wniosek z tej pracy naukowej jest następujący. Przyjmując jako kryterium wyboru miejsca lokalizacji kanału żeglugowego przez Mierzeję tylko oddziaływanie falochronów osłaniających kanał na przebudowę brzegu w ich sąsiedztwie, najlepszą lokalizacją jest Nowy Świat z uwagi na lokalny zasięg zmian brzegowych, które w zależności od rzeczywistych rozkładów pól falowych będą charakteryzowały się występowaniem naprzemiennych obszarów erozji i akumulacji brzegów po obu stronach falochronów.

W przypadku wyboru lokalizacji kanału w Skowronkach należy się liczyć z ewentualną koniecznością ograniczenia erozji po stronie wschodniej falochronów. Wielkość tej erozji można ograniczyć poprzez wykorzystanie urobku pochodzącego z okresowych podczyszczeń toru podejściowego i odkładanie go na brzegu po wschodniej stronie falochronów – stworzenie po wschodniej stronie falochronów „magazynu" rumowiska pochodzącego z budowy kanału żeglugowego.

Budowa kanału żeglugowego w Piaskach z uwagi na znaczne oddziaływanie falochronów osłonowych na brzegi jest niecelowa. Jak z powyższego wynika, zdecydowanie najkorzystniejszy jest wariant w Nowym Świecie.

Dotychczas wykonano kilkadziesiąt opracowań. Na kolejnym slajdzie wymieniono kilka z nich. Pierwszym jest „Analiza procesów hydro- i litodynamicznych w rejonie planowanego przekopu przez Mierzeję Wiślaną i predykcja wpływu przekopu na brzeg morski wraz z oceną intensywności zapiaszczania (zamulania) toru wodnego na odcinku od przekopu do portu w Elblągu", wykonana przez IBW PAN we wrześniu 2008 r. Na podstawie tego zaczęto brać na poważnie wariant z lokalizacją Nowy Świat.

Kilkakrotnie wykonano ocenę rozmieszczenia i liczebności ptaków. Zostały pobrane próby na torach, bo były obawy co do tego, czy przypadkiem urobek nie będzie zanieczyszczony np. metalami ciężkimi. Z badań wynika, że urobek może być odkładany i nie spowoduje żadnej katastrofy ekologicznej.

Potem było badanie dna polskiej części Zalewu Wiślanego. Chodziło o wybór miejsca, gdzie może być zrobiona wyspa, aby miało to jak najmniejszy wpływ na życie ekologiczne na dnie Zalewu Wiślanego. Pod takim kątem zostało wybrane miejsce wyspy.

Następna analiza dotyczyła inwentaryzacji ichtiofauny w strefie brzegowej Zatoki Gdańskiej w rejonie lokalizacji czterech wariantów kanału żeglugowego. To teraz pomaga wykonawcom pisać raport. Morski Instytut Rybacki w Gdyni przeprowadził inwentaryzację ichtiofauny w całej części polskiej Zalewu Wiślanego. Mamy bardzo szczegółowe badania dotyczącego tego, które miejsca są ważne dla ryb. Chodzi o to, aby tych miejsc nie niszczyć.

Inwentaryzacja przyrodnicza czterech odcinków (terenów lokalizacji) to kolejne badania, które pomogły w wyborze lokalizacji. Wtedy jeszcze Przebrno było brane pod uwagę, które następnie zostało odrzucone ze względu na to, że budowa w tej miejscowości zakłóciłaby poziom wód gruntowych na Mierzei Wiślanej i pobory dla Krynicy Morskiej. Dlatego Przebrno zostało odrzucone na wcześniejszym etapie.

Kolejna analiza dotyczyła wstępnej inwentaryzacji i waloryzacji przyrodniczej obszaru proponowanego do włączenia do ostoi PLH280007 Zalew Wiślany i Mierzeja Wiślana w ramach kompensacji chronionych siedlisk lądowych, utraconych w wyniku realizacji. Obecnie trwa aktualizacja tych badań.

Następna praca to koncepcja realizacyjna, której wykonawcą jest konsorcjum na podstawie zawartej umowy. Podobnie badanie falowania i ruchu rumowiska dla inwestycji, które zostało przygotowane przez IBW PAN dla konsorcjum. Obecnie trwają prace końcowe nad kolejną inwentaryzacją ptaków, bo brakowało pewnych badań i do porównania niezbędne są nowsze warianty. Ostatnie opracowanie to Karta Informacyjna Przedsięwzięcia „Droga wodna łącząca Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – lokalizacja Nowy Świat", która została złożona do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska w Olsztynie.

Nowy Świat jest lokalizacją, którą wybraliśmy jako inwestor przy akceptacji ministerstwa. W karcie informacyjnej przedsięwzięcia inwestor musi wskazać lokalizację, którą uważa za preferowaną. Naszym zdaniem jest ona najlepsza nie tylko dla nas jako inwestora, lecz także ogólnie, dla realizacji całego przedsięwzięcia.

Na kolejnym slajdzie widać lokalizację na mapie topograficznej terenu, a na następnym widzimy, jak wygląda na podstawie projektu. Slajd pokazuje rozwiązania drogowe. Następnie widzimy śluzę, mosty obrotowe. Jeden z mostów będzie przebiegał bardzo blisko drogi, a drugi w odległości ok. 200 m. Dalej widzimy port osłonowy od strony Zatoki Gdańskiej. W kolejnym miejscu widać stanowisko postojowe od strony Zalewu Wiślanego.

Parametry techniczne śluzy właściwie się nie zmieniają. Śluza będzie miała 200 m długości, 25 m szerokości i 6,5 m głębokości, chociaż tory podejściowe będą miały 5 m. Jednostki, na które liczymy, mają 4 m zanurzenia. W związku z tym, że śluza jest betonowym, trwałym elementem, nie chcielibyśmy zamykać możliwości ewentualnego rozwoju, ale to jest dopiero perspektywa 20–25 lat. Dlatego robimy śluzę o 1,5 m głębszą od toru podejściowego. Chodzi również o to, aby śluza nie była barierą rozwojową w przypadku, gdyby okazało się, że ruch w Elblągu jest na tyle duży, iż nabrzeża w mieście są przebudowywane i tory będą pogłębione. W tej chwili jest to tylko predykcja dalekiej przyszłości. Głębokość 6,5 m przewidziana jest tylko na śluzie.

Kolejne dane są wynikiem koncepcji realizacyjnej. Trochę inne, ale są efektem przeprowadzonych badań i analiz. I tak, stanowisko oczekiwania „północne" od strony Zatoki Gdańskiej – długość 680 mb, od strony Zalewu Wiślanego – długość 565 mb, bramy śluzy łącznie z konstrukcją głowic – dwie sztuki. Roboty ziemne na Mierzei Wiślanej okazały się trochę inne niż pierwotnie szacowano i wynoszą 2200 tys. m^3. Port osłonowy: falochron wschodni –1050 mb, falochron zachodni – 620 mb. Poprzednio mieliśmy trochę krótsze falochrony. W tej chwili decyzja jest taka, że nie przewidujemy ciągłego pogłębiania toru od strony Zatoki Gdańskiej, tylko dochodzimy do naturalnej głębokości 5,5 m. Biorąc pod uwagę, że zapiaszczanie jest bardzo niewielkie, prace konserwacyjne w Zatoce Gdańskiej powinny zdarzać się bardzo rzadko, natomiast na Zalewie Wiślanym będzie inna sytuacja.

Następne dane techniczne dotyczą pogłębienia akwenu portowego do rzędnej 5 m. Tor podejściowy do portu osłonowego będzie usytuowany na naturalnych głębokościach (powyżej 5,5 m), o czym mówiłam przed chwilą.

Kolejne działania to wykonanie nowego i pogłębienie istniejącego toru wodnego na Zalewie Wiślanym i rzece Elbląg – pogłębienie do 5 m i dodatkowe oznakowanie toru wodnego na całym zalewie (pławy).

Następne dwa slajdy pokazują obiekty mostowe i drogowe. Widzimy mosty obrotowe oraz bardzo nowoczesne zamknięcia, które analogicznie, w odpowiednio większej skali, stosowane są na nowej śluzie w Antwerpii oraz, jak powiedział mi pan minister wczoraj, taki typ zamknięć stosowany jest na Kanale Panamskim. To jest o tyle ciekawe,

że zamknięcia mogą być przyholowane jako konstrukcje pływalne, a następnie zalewane są wodą i, mając prowadnice, w dnie są zamykane. W związku z tym, że są dwa zamknięcia, nie potrzeba zamknięć szandorowych. W przypadku zamknięć bramowych, trzeba mieć na wypadek remontu, zamykania śluzy itd. belki szandorowe, co trochę utrudnia eksploatację choćby ze względu na konieczność ich składowania. W naszym projekcie zamknięcia będą jednocześnie pełniły funkcję zamknięć remontowych i zwykłych, dlatego że są po dwa z każdej strony.

Na kolejnym slajdzie jest wizualizacja śluzy przy zamkniętym moście (dalszym), który normalnie będzie otwarty i przy otwartym drugim moście, gdzie będzie podstawowy przebieg drogi. Kolejna część śluzy jest bez powszechnego dostępu, w której będą się mieściły zarządzanie śluzą, bosmanat i odprawy.

Kolejna część to powszechnie dostępny parking, z którego będzie można popatrzeć na śluzowanie. Być może później rozwinie się tu jakaś infrastruktura turystyczna. Widoczną na slajdzie drogą będzie można dojechać do portu osłonowego, po drugiej stronie również.

W trakcie prac zidentyfikowaliśmy dwa poważne problemy mające wpływ na program, ale trochę jakby poza nim. Jednym z tych problemów, który wspólnie ze starostą elbląskim i gminą Elbląg próbujemy w jakimś stopniu rozwiązać, jest istniejący most w Nowakowie. Większość z państwa wie, że most w Nowakowie jest pontonowy. Wystarczy, że poziom rzeki jest 40 cm wyższy lub niższy i most nie może się otwierać. Nie chcielibyśmy, aby była taka przeszkoda na trasie kanału żeglugowego. Dlatego porozmawialiśmy z wykonawcą, który na zlecenie starosty przygotował koncepcję analogicznego typu mostu, który będzie nad śluzą, ale o gabarytach dostosowanych do potrzeb rzeki Elbląg w miejscowości Nowakowo. Na slajdzie pokazano koncepcję tego mostu. Do rozstrzygnięcia pozostaje kwestia, w jaki sposób to zrealizować. W planach zagospodarowania gminy zapisany jest most wysokowodny. Gdyby była szansa na realizację budowy tego mostu, kwestia mostu przestałaby w ogóle istnieć. Natomiast jeżeli nie powstanie, to w perspektywie najbliższych 2–3 lat będziemy musieli poczynić kroki, żeby coś z tym zrobić. Jesteśmy w stałym kontakcie z władzami lokalnymi i zdajemy sobie sprawę z tego, że jest to ważny i kluczowy problem.

Kolejnym zidentyfikowanym problemem jest kwestia pogłębienia toru nawigacyjnego od mostu w Nowakowie do Elbląga (w granicach portu), tj. poza zakresem programu wieloletniego. Na sali widzimy mapę portu w Elblągu. Program mówi, że do określonego miejsca będzie realizowany tor wodny. Pokazane jest to na mapie na czerwono. W związku z tym, że kolejne 2,5 km toru jest jakby w porcie, ale tam nie ma żadnych terenów rozwojowych, uznaliśmy, że ten kawałek może być traktowany jako tor podejściowy do portu i odpowiednie opracowanie znajdzie się w naszej dokumentacji. Pozostaje to jednak poza finansami programu wieloletniego, dlatego będziemy uśmiechali się do pana ministra. Jest jeszcze kwestia kolejnych 2 km, gdzie są tereny rozwojowe portu, a głębokości toru są niewłaściwe. Rozumiem, że miasto i zarząd portu o tym rozmawiają.

Na rozwiązanie powyższych problemów mamy 4 lata. Myślę, że do tego czasu będą rozwiązane. Nie mamy jeszcze konkretnych propozycji, ale wszyscy poważnie traktują te sprawy. Musimy znaleźć rozwiązania i uporać się z problemami do końca 2021 r., żeby w 2022 r. statki mogły dopływać do portu w Elblągu.

Chciałabym pokrótce powiedzieć, jakie inwestycje na Zalewie Wiślanym są przygotowywane przez Urząd Morski w Gdyni. Jest ich kilka: przebudowa portu w Nowej Pasłęce (jest już przygotowany projekt), remont portu Krynica Morska Basen Rybacki, rozbudowa przystani Piaski i remont portu Frombork. Powyższe inwestycje związane są z oczekiwaniami rybaków. Poza tym jest kilka innych inwestycji, które finansowane są z innych źródeł.

Na kolejnym slajdzie przedstawiono wykaz inwestycji zrealizowanych przez Urząd Morski w Gdyni: modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku, II etap – wartość ponad 200 mln zł; krajowy system bezpieczeństwa morskiego, II etap – ok. 200 mln zł oraz zabezpieczenie brzegów Morza Bałtyckiego – prawie 70 mln zł.

Obecnie realizowane są inwestycje: modernizacja toru wodnego do Portu Północnego w Gdańsku – wartość projektu 125 mln zł; modernizacja układu falochronów osłonowych

w Porcie Północnym w Gdańsku – wartość projektu 750 mln zł; modernizacja wejścia do portu wewnętrznego (w Gdańsku) III etap – wartość projektu 170 mln zł; wymiana taboru pływającego Urzędu Morskiego w Gdyni – wartość projektu ponad 83 mln zł; zintegrowany system oznakowania nawigacyjnego z elementami e-Navigation – wartość projektu 40 mln zł; pogłębienie toru podejściowego i akwenów wewnętrznych Portu Gdynia (wykonanie uwarunkowane realizacją przez Portu Gdynia), etap II pogłębienie toru podejściowego – wartość projektu 100 mln zł; zabezpieczenie przeciwpowodziowe Krynicy Morskiej (obecnie w trakcie przetargu na inżyniera kontraktu) – wartość projektu 35 mln zł oraz ochrona brzegów morskich w rejonie Półwyspu Helskiego (odtworzenie systemu ostróg osłonowych) – wartość projektu 70 mln zł (obecnie w trakcie przetargu na inżyniera kontraktu).

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Chciałabym przypomnieć, że jesteśmy w punkcie pierwszym. Przewidziana jest dyskusja. Proszę o zadawanie pytań dotyczących konkretnych punktów. Ponieważ w drugim punkcie porządku posiedzenia jest wpływ budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną na rozwój gmin zlokalizowanych nad Zalewem Wiślanym, proszę o zadawanie pytań na ten temat po jego prezentacji.

W tej chwili otwieram dyskusję na temat punktu pierwszego, czyli stanu przygotowania budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną.

Czy pani dyrektor chciałaby coś dodać? Nie.

Czy pan starosta chciałby zabrać głos w tym punkcie, czy później?

Starosta powiatu Nowy Dwór Gdański Zbigniew Ptak:

Chciałbym wystąpić w każdym punkcie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dobrze. W takim razie bardzo proszę, pan starosta Zbigniew Ptak.

Starosta powiatu Zbigniew Ptak:

Szanowny panie ministrze, szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo, w związku z planowaną budową kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną pragnę zwrócić uwagę pana ministra i szanownych państwa na zagrożenia towarzyszące realizacji tej dużej inwestycji. Nie neguję samego pomysłu. Budowa kanału z pewnością będzie walorem, zarówno dla powiatu nowodworskiego, jak i całego regionu i wniesie zmiany gospodarcze. Dostrzegam jednak zagrożenia, które mogą powstać w trakcie realizacji tego zadania, jeżeli stosowne decyzje i działania nie zostaną podjęte już dzisiaj.

Przede wszystkim chodzi o dostosowanie infrastruktury drogowej do potrzeb ciężkiego transportu samochodowego materiałów, niezbędnych do budowy kanału. Realizacja tak dużej inwestycji będzie się wiązała z koniecznością dostarczenia setek tysięcy ton materiałów i sprzętu. Cały transport materiałów będzie odbywał się lokalnymi drogami i mostami (część również wodą), których nośność już dziś jest znacznie ograniczona ich złym stanem technicznym.

Z uwagi na przykre doświadczenia wynikające z budowy trasy S7, która niezależnie od wszystkiego jest wielkim dobrem dla regionu, a w szczególności ze względu na zniszczenia w infrastrukturze drogowej w otoczeniu tej budowy, w trosce o dobro wspólne, czuję się w obowiązku zaapelować do pana ministra i szanownej Komisji o zabezpieczenie w budżecie planowanej inwestycji, odpowiednich środków finansowych na dostosowanie powiatowej infrastruktury drogowej do potrzeb planowanej inwestycji. Konieczność wzmocnienia infrastruktury drogowej w tym zakresie jest bezsporna i powinna się odbyć już teraz, tj. przed rozpoczęciem pierwszych prac w obrębie przekopu.

Jednocześnie wskazuję, iż aktualnie transport do miejsca inwestycji od drogi krajowej S7 może być realizowany alternatywnie w obie strony przez dwa ciągi komunikacyjne: pierwszy od Nowego Dworu Gdańskiego drogą wojewódzką 502 do Stegny, a następnie ze Stegny drogą wojewódzką 501 do planowanego miejsca przekopu – w ciągu tej trasy występują niestety dwa zabytkowe mosty bez wymaganej nośności – oraz drugi od drogi krajowej S7 drogą powiatową 2328G (która już dzisiaj jest faktycznie kontynuacją drogi

wojewódzkiej 501) do Mikoszewa, gdzie kończy swój bieg i bezpośrednio łączy się z drogą wojewódzką 501, a następnie drogą wojewódzką 501 do planowanego miejsca przekopu. W ciągu tej trasy występuje jeden nowy most w Drewnicy o odpowiedniej nośności do 60 ton, czyli całkowicie nowy i sprawny most, który praktycznie może przenieść każde obciążenia. Tam należy dostosować drogę powiatową.

Władze powiatu i samorządu zalecają dojazd w wariancie nr 2. Wymagałby on jednak poprawy nośności drogi powiatowej 2328G, lub ewentualnie jej przejęcia – przy życzliwym wsparciu pana ministra – przez samorząd województwa pomorskiego poprzez przyjęcie do zasobów dróg wojewódzkich pozostających w zarządzie marszałka województwa pomorskiego. Powyższe kwestie były już sygnalizowane pisemnie Ministrowi Infrastruktury i Budownictwa oraz Zarządowi Województwa Pomorskiego.

Jeżeli takie działania nie zostaną w porę podjęte, doprowadzi to do kompletnej dewastacji znacznej części powiatowej infrastruktury drogowej, bez perspektyw jej odbudowy, bo samorządy lokalne po prostu na to nie będzie stać, a szczególnie samorządy żuławskie, gdzie nakłady na drogi są trzykrotnie wyższe przy tej samej wartości subwencji niż w pozostałych rejonach kraju (regionu).

Wnoszę również o włączenie do koordynacji działań przy budowie przekopu przedstawicieli inwestora, wykonawcy i lokalnych samorządów. Ułatwi to przepływ informacji oraz umożliwi bieżące i bezkonfliktowe rozwiązywanie ewentualnych problemów powstałych przy realizacji zadania. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan senator.

Senator Jerzy Wcisła:

Panie ministrze, szanowni państwo, po raz drugi dzisiaj wyrażam satysfakcję z powodu potwierdzenia przez pana ministra, że budowa kanału będzie realizowana w miejscu Nowy Świat.

Przypomnę, że koncepcja wybudowania kanału w Nowym Świecie pojawiła się w 2013 r. Uważnie słuchałem prelegentów, którzy uzasadniali wybór tej lokalizacji i szczerze mówiąc, wszystkie argumenty, które przemawiały za budową kanału w Nowym Świecie, były znane już w 2013 r. Chciałbym zapytać pana ministra, co nowego się pojawiło w ciągu ostatnich 2 lat, że podjęto decyzję, iż decyzja podjęta w 2013 r. była decyzją słuszną. Czy nie szkoda panu tych 2 lat? Można było pójść dalej i nie wydawać pieniędzy na to, co zostało już wykazane w 2013 r.

Kolejna sprawa budzi mój niepokój. Dotychczas wszystkie koncepcje i dokumenty były poddawane szerokim konsultacjom. Dzisiaj kanał budowany jest na podstawie specustawy, która daje prawo mocnego ograniczenia konsultacji środowiskowych i konsultacji społecznych. Wiemy, jak na tak zaostrzone przepisy reagują środowiska ekologiczne. Po co nam ewentualny spór z ekologami? Spór niemerytoryczny, a spór o zasady, że ustawą zostaną wykluczeni z konsultacji i przeniosą się z Puszczy Białowieskiej np. na Mierzeję, zaczną przypinać się do drzew i protestować. Czy państwo nie obawiacie się tego?

Trzecie pytanie i trzecia wątpliwość nie dotyczy wprost kanału przez Mierzeję, ale wiemy dobrze, że wykorzystanie tej inwestycji w pełni będzie możliwe wtedy, gdy udrożnimy Wisłę i udrożnimy międzynarodową drogę wodną E70, której Elbląg i Zalew Wiślany jest częścią. Tymczasem informacja, które trafia z Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, zaczyna powiewać wątpliwościami co do terminu i sposobu realizacji tej drogi wodnej, która łączy Zalew Wiślany z Europą Zachodnią. Czy w ogóle będzie realizowana, bo mówi się o tym, że na części tej drogi wodnej ma być kanał lateralny, a nie ma takiej idei, aby sukcesywnie podwyższać jakość tej drogi wodnej, co umożliwiałoby wprowadzenie transportu, choćby 700 ton, a nie 2 tys. ton?

Mówiono już i ciągle brakuje odpowiedzi na pytanie, jak i kiedy zostanie zrealizowana inwestycja w Nowakowie, czyli przeszkoda do portu elbląskiego. Jest to niesamowicie istotna inwestycja, bo wiadomo, że mówimy o gminach nadzalewowych, które są ważne. Ze Zbyszkiem Ptakiem wiele lat wspólnie pracowaliśmy nad stworzeniem Pętli Żuławskiej, która skutkuje zwiększeniem liczby turystów odwiedzających przystanie. Tury-

styka na pewno rozwinie się dzięki kanałowi. Port elbląski jest ważnym beneficjentem tego kanału i nie będzie w pełni tym beneficjentem, jeżeli nie zbudujemy mostu w Nowakowie. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Szkoda, że nie zostawiliście państwo tych koncepcji. Może dzisiaj by się przydały.

Bardzo proszę, kto z państwa chciałby zabrać głos? Pan poseł Wilk, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Wilk (PiS):

Szanowni państwo, nie chciałem tak szybko zabierać głosu, bo nie warto psuć dobrej atmosfery. Przecież spotkaliśmy się ponad podziałami. Jest wielu samorządowców i wszystkim zależy na tym, żeby kanał żeglugowy powstał.

Skoro jednak wywołuje się temat, to pewnie można grymasić, można narzekać i przypominać różne rzeczy. Nie chcę przypominać straconych lat 2007–2015 i całej dokumentacji, która kosztowała ponad 5 mln zł, a poszła do kosza, bo się zdezaktualizowała. Część dokumentacji trzeba było robić od nowa, bo jak każda dokumentacja ma określony termin ważności i po pewnym czasie – chciał, nie chciał – trzeba ją aktualizować i za to zapłacić.

Panie senatorze, pamiętam 2013 r. Jako prezydent Elbląga byłem w Sejmie na połączonym posiedzeniu komisji, na którym pan również był. Błagałem wręcz, żeby przyspieszyć prace nad budową kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną. I co? Głosami PO i PSL w pierwszym czytaniu odrzucono projekt ustawy do kosza. Przypominam, że był sierpień 2013 r., gdy do Sejmu udała się cała ekipa ponad podziałami z Elbląga i prosiła o to, żeby przyspieszyć prace.

Zrobiono ogromny postęp. Proszę państwa, w 2 lata przygotowano dokumentację. Pan minister wskazał dzisiaj lokalizację przekopu. To jest ogromny sukces. Proszę porównać, 8 lat – 2 lata. Wszystko jest przygotowane. Nie należy grymasić, tylko wspierać te działania.

Bardzo się cieszę, że ponad podziałami pracuje samorząd i ponad podziałami udało się uchwalić ustawę w Sejmie – pani Elżbieta Gelert i posłowie wszystkich ugrupowań. Łącznie 401 posłów głosowało za przyjęciem ustawy. Odbyło się to ponad podziałami partyjnymi.

Rozumiem, że niektórzy lubią ponarzekać, ale proszę wziąć pod uwagę fakt, że spotkaliśmy się po to, żeby pchnąć sprawę do przodu, a ludzie, którzy przyjechali z Warszawy i chcą nam pomóc, mieli przekonanie, iż nam wszystkim zależy na tym, aby kanał żeglugowy powstał. Chyba nam wszystkim zależy, żeby kanał żeglugowy powstał? To jest ogromna szansa na rozwój całego regionu, wszystkich gmin nadzalewowych – tych z północy i z południa i tych, gdzie mieści się Tolkmicko. Widzę pana Jakuba Farinade – burmistrza Sztutowa i burmistrza Krynicy Morskiej – pana Krzysztofa Swata, którzy też są zainteresowani.

Oczywiście są również pewne obawy. Panie starosto, gdy ciężarówki będą jeździć, mogą być jakieś drgania w ratuszu, a więc mogą powstać jakieś trzęsienia lub nawet cegły się obsunąć. Wszystko to jest zrozumiałe. Nie można naciągać jednak tak głęboko, że wszystkie drogi w regionie mają być przebudowane przy okazji budowy kanału żeglugowego. Ci, co będą budować, będą musieli wszystko konsekwentnie naprawiać. Taka jest zasada. Wykonujący prace budowlane wiedzą o tym, że należy po sobie zostawić wszystko w jak najlepszym porządku. Przy okazji zostanie wybudowanych ileś mostów i ileś dróg będzie zmodernizowanych. Wszystko zostanie zrobione.

Spotykamy się przede wszystkim po to, żebyście państwo jako samorządowcy powiedzieli i przekonali pana ministra oraz Komisję, że jest to ogromna szansa na ożywienie gospodarcze naszego regionu – ogromna. Pan prezydent Elbląga kiwa głową, bo wie o tym doskonale. Elbląg siedzi cicho, ale tak naprawdę to Elbląg będzie tą wiodącą jednostką, która będzie pracowała i wydatkowała najwięcej. Pan profesor Luks również potakuje, bo tak jest. Natomiast skorzystamy wszyscy.

Żadna strategia województwa warmińsko-mazurskiego nie zrobiła tyle, co ta jedna inwestycja. Przestaniemy być regionem turystycznym, w którym są tylko wielkie jeziora,

ale staniemy się trzecim regionem, województwem, które ma dostęp do morza. Podkreślam: do morza. W związku z tym prosiłbym, abyście państwo w tym kierunku skierowali swoje myśli.

Rozumiem, że każdy chce coś ugrać. Proszę jednak pamiętać o tym, że to są tylko 2 lata, a dzięki realizacji tej inwestycji nastąpi ogromny postęp. Jest szansa, że pierwsze łopaty zostaną wbite w przyszłym roku w Nowym Świecie, czyli w gminie Sztutowo. Od początku słyszę, że Sztutowo jest za inwestycją. Podobnie jak gospodarz naszego miejsca – pan burmistrz Lemanowicz, który cały czas jest za inwestycją i nie oczekuje od niej niczego złego, tylko samych dobrych dobroci. Proszę raczej szukać rozwiązań w tym kierunku, a nie w kierunku narzekania, bo z narzekania nic dobrego nie będzie.

Jeżeli chcemy sobie wypominać, to możemy, ale to chyba nie jest miejsce na takie zagrywki, czy rozgrywki polityczne. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jeżeli chodzi o projekty, mówiono już o tym przed wojną i po. To nie jest nic nowego. Proponuję iść do przodu, a nie mówić, kto mógł i czego nie zrobił. Listę pobożnych życzeń można zestawić, ale powstają pytania, czy są na to stosowne dokumenty i finansowanie.

Dzisiaj przedstawiliśmy państwu konkretny projekt i bardzo proszę o ustosunkowanie się do propozycji, która została pokazana w prezentacji.

Panie senatorze, chciałabym dodać, że są posłowie, których dzisiaj nie ma, a którzy negują zasadność ekonomiczną tego projektu. To są pana koledzy. Wolałabym konstruktywnie odnieść się do moich koleżanek i kolegów, żeby namawiali do uczestnictwa w wyjazdowych posiedzeniach Komisji, bo wtedy można stawić czoła tym, którzy są za inwestycją dla regionu, a posłowie mają o tym decydować. Jeżeli jest rozbieżność zdań, to obecni powinni być ci, którzy się z państwem nie zgadzają. Tymczasem ich dzisiaj nie ma. Nie będę wymieniać z imienia i nazwiska, ale można sobie sięgnąć do stenogramów, ponieważ przy opracowaniu posiedzeń Komisji mieliśmy dyskusję. Wszystkie posiedzenia Komisji są nagrywane, a nagrania dostępne w Internecie. Możecie państwo również posłuchać w Radiu Gdańsk i naszych mediach, kto powątpiewa, a kto jest za realizacją tej inwestycji.

Nie uprawiajmy dzisiaj propagandy i polityki. Przyjechałam do państwa po to, żeby porozmawiać, przedstawić konkretny plan działania i podyskutować, co możemy zrobić dalej, będąc jednocześnie realistami i obiektywnie do rzeczy podchodząc.

Chciałabym uniknąć licytacji politycznych. Dla mnie najważniejszy jest głos państwa, którzy tutaj funkcjonują i wiążą z inwestycją nadzieję na przyszłość w zakresie rozwoju przedsiębiorczości, turystyki itd. Przy okazji powiem, że nie nadrobimy w 2–3 lata zaniedbań w żegludze śródlądowej i niedofinansowaniu dróg. Rozmawiajmy realnie, szanując siebie.

Bardzo proszę, kto z państwa chciałby zabrać głos w sprawie punktu pierwszego i koncepcji, która została przedstawiona? Bardzo proszę, pan starosta elbląski.

Starosta powiatu Elbląg Maciej Romanowski:

Dzień dobry. Panie ministrze, pani przewodnicząca, szanowni i zacni goście, chciałem powiedzieć o konkretach i dobrym klimacie, który powiat chce stwarzać dla tej inwestycji. Są to nie tylko słowa, ale również wydatki i koszty, które ponosi i poniesie niebogaty powiat elbląski. Chciałbym dodać, że idziemy pod rękę nie tylko z panem ministrem, lecz także z panią dyrektor i panem dyrektorem.

Mowa o moście pontonowym w Nowakowie w naszym powiecie. To znana zawalidroga. Zrobiliśmy krok do przodu. Sfinansowaliśmy koncepcję budowy tego mostu. W przyszłości most ma być obrotowy – w mniejszej skali niż w przekopie. Mało tego, rada powiatu gotowa jest sfinansować dokumentację, która będzie kosztowała ponad 200 tys. zł, a później będziemy wspólnie zastanawiali się nad tym, skąd wziąć środki, żeby sfinansować budowę.

Powiat nie jest w stanie samodzielnie udźwignąć ciężaru finansowania budowy nowego mostu, ale w imieniu powiatu elbląskiego chciałbym stwierdzić, że chcemy iść wspólnie pod rękę z panem ministrem i, jak widzicie, wziąć nawet udział w finansowaniu

realizacji przedsięwzięcia, które jest dla naszego obszaru (powiatu elbląskiego) wielką szansą. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan prezydent Wróblewski, bardzo proszę.

Prezydent Elbląga Witold Wróblewski:

Panie ministrze, pani przewodnicząca, państwo posłowie, koleżanki i koledzy samorządowcy, chciałem zabrać głos pod koniec dyskusji, aby w pewnym sensie odnieść się do różnych uwag.

W pierwszych słowach chcę serdecznie podziękować panu ministrowi. Zaraz po wyborach parlamentarnych byłem u pana ministra Gróbarczyka z interwencją w sprawie budowy kanału żeglugowego. Nasze ostatnie spotkanie na Baltexpo także napawało mnie optymizmem. Widziałem dzisiaj prezydenta Elbląga pierwszej kadencji, pana Gburzyńskiego, za którego kadencji temat budowy kanału żeglugowego został wywołany poprzez powołaną wówczas na radzie miejskiej Komisję Morską. Ten temat jest ciągle dyskutowany. W kółko, kiedykolwiek i gdziekolwiek, gdy spotykam się z ludźmi, a wiedzą, że jestem z Elbląga, pytają, kiedy inwestycja się zwróci, czy w ogóle się zwróci itd. Proszę państwa, zawsze odpowiadam pytaniem, kiedy zwróci się budowa ulicy, którą realizuje samorząd dla mieszkańców albo dla przedsiębiorców, którzy chcą założyć i prowadzić działalność gospodarczą. Nigdy się nie zwróci, bo to nie jest rzecz, która ma się zwracać. Jako samorząd mamy obowiązek tworzenia warunków dla powstawania miejsc pracy, do dobrego mieszkania i to wcale nie jest robione komercyjnie. Przecież mieszkańcy, którzy się wprowadzają, nie wnoszą dodatkowych opłat, żeby inwestycja miejska się zwracała.

W poprzedniej kadencji byłem w zarządzie województwa i kiedy jako zadanie mieliśmy wybudować lotnisko w Szymanach, mało kto w to wierzył. Powiem szczerze, że wielu nie wierzyło i wręcz zakładało się, że nie powstanie. Do tego trzeba determinacji i przygotowań,

Bardzo się cieszę, że w tej chwili mówimy o konkretnej lokalizacji, terminach itd. Zaczyna to nabierać kształtu i jest szansa, że kanał powstanie. Zawsze mówię, że dopóki nie zostanie wbita pierwsza łopata, może się coś zadziać, ale z tego co słyszymy, wynika, że jest specustawa, finansowanie, dokumentacja, działania, harmonogramy itd. Jest wszystko, żeby inwestycja została zrealizowana.

Myślę, że dobrze będzie, jeżeli przy okazji budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną wszystko zostanie zrealizowane. Wiem, że mieszkańcy Elbląga oraz wielu gmin położonych nad Zalewem Wiślanym kibicują, żeby inwestycja została zrealizowana.

Przed chwilą pan starosta mówił o moście pontonowym w Nowakowie, który staje się barierą, ale trzeba usiąść i wspólnie zastanowić się, jak rozwiązać ten problem.

Chcę serdecznie podziękować i, panie ministrze, kibicuję, żeby to wszystko wyszło. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Proszę panie senatorze.

Senator Jerzy Wcisła:

Ad vocem. Ubieranie mnie w strój przeciwnika budowy kanału jest bezsensowne. Byłem członkiem założycielem konsorcjum i działałem na rzecz budowy kanału, gdy rządził w PiS w latach 2005–2007. Nie widziałem w tym żadnych przeszkód.

Zadałem trzy bardzo konkretne pytania. Proszę tylko o odpowiedź na pytania, które wiążą się z nowymi argumentami na rzecz Nowego Świata, z zagrożeniem, które może być spowodowane ruchami ekologicznymi, jeżeli konsultacje społeczne zostaną wyłączone specustawą i z ewentualnym spojrzeniem na perspektywę wykorzystania kanału za pomocą dróg wodnych, czyli rozwoju Wisły i międzynarodowej drogi wodnej E70. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę bardzo. Wszyscy mają prośby. Ja również mam prośbę, aby pan senator i wszyscy parlamentarzyści uruchomili swoich wpływowych kolegów i koleżanki w Unii Europej-

skiej, żeby nie stwarzano nam przeszkód przy tak ważnej inwestycji. Bardzo proszę, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora UM w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Jedno słowo wyjaśnienia. Panie senatorze, jeśli chodzi o specustawę, nie wyłącza konsultacji społecznych. Specustawa daje możliwość konsultacji. Nawet w tej chwili przy wszczęciu decyzji (KIP) jako strona zapisało się kilka organizacji. W tej sprawie nie ma żadnego skrótu.

Senator Jerzy Wcisła:

Konsultacje będą?

Zastępca dyrektora UM w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Konsultacje będą. To tyle tytułem wyjaśnienia.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, proszę również skupić się na stronie technicznej przedsięwzięcia. Jest to dla nas bardzo ważne. Bardzo proszę panie starosto.

Starosta powiatu Zbigniew Ptak:

Może 30 sekund, które zajmę, nie będzie stricte techniczne. Panie pośle, jest mi niezwykle przykro, że pan tak łatwo używa określeń „podziały", „nie podziały". Jestem bezpartyjnym starostą. Nasz zarząd jest wielobarwny. Składa się z czterech różnych opcji politycznych. Pracujemy gospodarczo. Nie mówię o wszystkich drogach i wszystkich problemach, tylko mówię o tym, co biedny powiat nowodworski ma w perspektywie, czyli zdewastowanie naszych dróg. Bardzo proszę uwzględnić tylko ten skromny fragment. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.

Dyrektor UM w Gdyni Wiesław Piotrzkowski:

Proszę państwa, chciałbym złożyć deklarację, że UM w Gdyni jako inwestor w imieniu MGMiŻŚ jest otwarty na wszelkie pomysły, pomoc. Słuchamy i analizujemy.

Proszę państwa, ponieważ słyszymy o dewastacji dróg, pani dyrektor Stelmaszyk-Świerczyńska zadała sobie trud i przeanalizowała transport drogowy związany z budową ścieżek i budowami, które mają miejsce w gminie Krynica Morska. Otóż nasz transport będzie stanowił tylko 30% tego, co miało miejsce w Krynicy Morskiej. Oprócz tego mówiliśmy, że będziemy starali się część tego transportu przenieść na transport wodny. Chciałbym, żeby przedstawiać konkretne analizy i liczby, a nie mówić, że może, wydaje nam się, chyba itd., bo to tylko zabiera czas i energię, a mamy co robić. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pan kapitan się zgłaszał. Bardzo proszę.

Członek zarządu Stowarzyszenia Pilotów Wiślanych Jan Popończyk:

Panie przewodnicząca, szanowna Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, chciałbym zabrać głos w sprawie czysto technicznej, związanej z koncepcją przekopu. Znakomicie, że jest. Powstaje tylko pytanie do urzędu morskiego w sprawie stanowisk postojowych, które zaprojektowane są wzdłuż kanału. Wydaje się, że obecnie mają jedynie charakter czysto techniczny, co jest zupełnie zrozumiałe, bo to należy do urzędu morskiego.

Czy będzie przewidziana możliwość wykorzystywania nabrzeży przez żeglugę pasażerską, szczególnie pasażerską? To jest specyficzny rodzaj żeglugi, ponieważ wymaga konkretnych miejsc, do których ludzie przez lata się przywiązują. Czy państwa uwaga była skupiona również na tej kwestii? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan się zgłasza. Proszę uprzejmie.

Prezes Elbląskiej Spółdzielni Socjalnej „Wehikuł czasu – Wikingowie, Słowianie, Bałtowie” Wojciech Ławrynowicz:

Jako biznesmeni związani z Kanałem Elbląskim bardzo czekamy na przekop. Chciałbym zapytać o rzecz techniczną. W przedstawionej prezentacji nie mówiono nic o funkcji kanału żeglugowego jako kanału „ulgi”, Chciałbym zapytać, czy są wyliczenia, bo poprzednie wyliczenia do koncepcji profesora Jednorała wskazywały, że przekop przez Mierzeję Wiślaną jest w stanie zdjąć z lustra (poziomu) wody ok. 12–13 cm. Mówili o tym przeciwnicy przekopu. Należy jednak zauważyć, że w przypadku Żuław, które są terenem bardzo zalewowym i narażonym na tego typu niebezpieczeństwo, te parę centymetrów może uratować nam Żuławy, albo da szansę na akcję ratunkową. Czy w projektach i dokumentach znalazło się uwzględnienie przekopu jako kanału „ulgi”? Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pani dyrektor.

Zastępca dyrektora UM w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Z powodów ekologicznych i środowiskowych nie przewiduje się możliwości otwierania na oścież wrót śluzy. Wzbudzało to wątpliwości co do tego, że woda z Zalewu Wiślanego wyleje się na plaże i je zanieczyści.

Mogę pana pocieszyć, że urząd morski jest odpowiedzialny za ochronę przeciwpowodziową od powodzi morskich. W tej chwili robimy mapy zagrożeń przeciwpowodziowych. Wyznaczane są wszystkie miejsca. Z powodu zagrożeń powodzią np. robimy wały przeciwpowodziowe w Krynicy Morskiej i przewidujemy je również po drugiej stronie Zalewu Wiślanego. Jeżeli chodzi o zabezpieczenie przeciwpowodziowe, odbywa się według innej procedury i projektów. Kanał żeglugowy nie jest przewidziany jako kanał „ulgi”.

Jeżeli chodzi o nabrzeża, będzie możliwość zagospodarowania pod inną działalność portu osłonowego od strony Zatoki Gdańskiej. W tej chwili nie ma jeszcze szczegółów, natomiast ten port przewiduje możliwości cumowania różnego typu jednostek. To jest dopiero rozpatrywane w projekcie, ale na pewno taka możliwość będzie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Jeżeli nie ma więcej głosów w tym punkcie, proszę panie ministrze o ustosunkowanie się do wypowiedzi i pytań. Bardzo proszę.

Minister Marek Gróbarczyk:

Bardzo dziękuję. Dziękuję za pozytywne głosy, jak również za głosy wnoszące uwagi do projektu. To wszystko ma na celu doprowadzenie inwestycji do końca.

Proszę państwa, nie uchylamy się od żadnych zobowiązań lub też *obstacle*, które wynikają…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Panie ministrze, proszę w języku polskim.

Minister Marek Gróbarczyk:

Tak jest. Zahamowań i trudności, które nie leżą w naszych kompetencjach. Mam na myśli przede wszystkim most w Nowakowie, jak również udrożnienie kanału w granicach portu. Ta druga inwestycja jest mniej kłopotliwa, bo na tę okoliczność przygotowujemy specjalny fundusz portowy – przede wszystkim dla małych i średnich portów, które nie znajdują się w jurysdykcji Państwa, a które dzisiaj nie mają na nic pieniędzy. To nie jest tylko przypadłość Elbląga, ale całego polskiego wybrzeża, gdzie porty zostały skomunalizowane i niejednokrotnie sprzedane, albo w których się nic nie dzieje z powodu braku środków. Dlatego fundusz portowy ma za zadanie włączenie i zapewnienie finansowania w ramach wsparcia, czy generalnie, rozwoju polskiego wybrzeża, co z kolei nie będzie eliminowało rozwoju małych portów. Duże porty sobie radzą i będą sobie dobrze radzić. Na dzisiaj małe porty nie mają żadnych perspektyw finansowych. Z tego powodu tworzymy fundusz portowy. Oczywiście włączamy się w kwestię budowy mostu, ale liczymy na duże zaangażowanie władz samorządowych w tym zakresie.

Chciałbym rozwiać wątpliwości związane z remontami lub budową dróg. Oczywiście mogę mówić w obszarze mojej jurysdykcji, czyli MGMiŻŚ, że większość prac, przede wszystkim czerpanych, będzie wykonywana od strony wody. Przecież odkład będzie przekazywany na sztuczną wyspę, która powstanie. W ten sposób zmniejszamy wpływ budowy kanału na transport drogowy, który będzie miał miejsce. Mamy deklarację Ministra Infrastruktury i Budownictwa o włączeniu się w proces remontu przede wszystkim drogi 501. Zakładamy, że droga 502 będzie również włączona w ten proces. Chciałbym jednoznacznie powiedzieć, że oczywiście to są działania i starania, ale decyzje będą leżały po stronie MIB, które dzisiaj pozytywnie podchodzi do tych kwestii. Odbyło się na ten temat wiele spotkań i padło pozytywnych deklaracji. Pojawiają się pewne kwestie związane z właściwością, bo te drogi nie leżą w jurysdykcji MIB, tylko należą do właściwości województwa. Zatem należy wykonać pierwszy krok, czyli zmienić kwalifikację.

Oczywiście wierzę w to, że pan senator będzie współpracował i wspierał, co deklarował, dlatego jego głos traktuję jako małe uszczypliwości. Jeszcze raz podkreślam, że nie jest prawdą, iż jakikolwiek projekt został wycofany z Komisji Europejskiej. On tam leży w kształcie złożonym przez państwo. Cały czas Komisja zadawała nam pytania o lokalizację przekopu. Na jakiej podstawie mogliśmy odpowiadać? Na podstawie tych analiz, które były zrealizowane? Zleciliśmy projekt. Dzisiaj mamy stanowisko projektanta w pełni odpowiedzialnego za to zadanie. Musimy czekać na decyzję Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska, która potwierdzi planowane przez nas rozwiązanie. Wtedy przedstawimy rozwiązanie Komisji Europejskiej i przystąpimy do wyjaśnienia wszelkich ewentualnych uwag do projektu.

Chcę zaznaczyć, że wobec sytuacji politycznej, która ma miejsce w Europie, budowa kanału żeglugowego ma znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa Polski, co nadaje priorytet tej inwestycji. Jednak to nas nie zwalnia ze wszelkich obowiązków wynikających choćby z ochrony środowiska. Dlatego ten projekt tak długo trwa i drogi jest w realizacji. Będzie obejmował wszystkie aspekty, w tym środowiskowe.

Projekt budowy dróg śródlądowych został przyjęty w ramach Strategii Rozwoju Dróg Śródlądowych, która została przyjęta i ratyfikowana przez państwo polskie. Panie senatorze, mógłbym być uszczypliwy i powiedzieć, dlaczego dopiero teraz. Konwencja AGN będzie zmuszać wszystkie rządy do realizacji dróg śródlądowych. Drogi śródlądowe zostały przekazane zgodnie ustawą o działach administracji państwowej do naszego ministerstwa. Obecnie przygotowujemy studium wykonalności i konkretne projekty realizacji udrożnienia odrzańskiej drogi wodnej, wiślańskiej drogi wodnej i również drogi E70, która jest integralną częścią tego projektu.

Zakładam, że za 2 lata będziemy mogli przystąpić do realizacji projektów w pełni finansujących się. Dzisiaj koncepcja jest taka, aby nie finansował tego budżet Państwa, bo mamy bardzo złe doświadczenia np. Malczyc. Zatem budowa konsorcjum finansowych jest kolejnym elementem realizacji strategii budowy dróg śródlądowych. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję panie ministrze. W związku z tym, że pan minister odpowiedział na pytania i uwagi, przechodzimy do punktu drugiego porządku posiedzenia, tj. informacja Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej na temat wpływu budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną na rozwój gmin zlokalizowanych nad Zalewem Wiślanym. Bardzo proszę pana ministra o zabranie głosu.

Minister Marek Gróbarczyk:

Nie przedłużając, poproszę panią dyrektor Krzywdę o wprowadzenie, a następnie panią dyrektor Stelmaszyk-Świerczyńską o przedstawienie prezentacji w tym zakresie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, pani dyrektor.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej Ministerstwa Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Katarzyna Krzywda:

Dziękuję bardzo. Szanowna pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, jak zostało przedstawione przez dyrektora Urzędu Morskiego w Gdyni, celem realiza-

cji tego przedsięwzięcia jest przede wszystkim zapewnienie bezpieczeństwa Państwa. Chodzi o realizację postanowień Traktatu Północno-Atlantyckiego, do czego jesteśmy zobowiązani, a nadto, o realizację strategii bezpieczeństwa morskiego, przyjętej w Unii Europejskiej w 2014 r.

Strategia bezpieczeństwa morskiego stawia sześć priorytetów dla wszystkich państw członkowskich. Najważniejszym z punktu widzenia budowy kanału jest priorytet ochrony wolności żeglugi oraz skuteczne zarządzanie granicami morskimi Unii Europejskiej.

Pan dyrektor wraz z panią dyrektor Anną Stelmaszyk-Świerczyńską podkreślali, że droga wodna do portu w Elblągu zostanie skrócona o 50 Mm. Podstawową kwestią jest jednak to, że zostanie otwarty dostęp do portu w Elblągu, o czym państwo doskonale wiedzą. Jak państwo wiecie, dzisiaj na wpłynięcie do tego portu potrzebna jest zgoda Federacji Rosyjskiej.

Jako nowe ministerstwo już w tej chwili otrzymujemy pytania od przedsiębiorców, którzy w tym regionie funkcjonują i planują rozbudowę swoich zakładów, usług itd., czy faktycznie ta droga wodna zostanie zbudowana w planowanym terminie. Dzisiaj nie ma żeglugi, bo jest niepewność, czy Federacja Rosyjska wyrazi zgodę na przejście statku z ładunkiem. Dlatego wielu przedsiębiorców nawet nie próbuje realizować przedsięwzięć. To jest bardzo ważne.

W odniesieniu do bezpieczeństwa Państwa i naszych granic jesteśmy w stałym kontakcie zarówno z Marynarką Wojenną, jak i ze Strażą Graniczną. Te służby potwierdzają istniejące problemy. Widzi to również NATO, organizując tzw. ćwiczenia CMX. Być może państwo pamiętają, że ubiegłoroczne ćwiczenia CMX dotyczyły bezpieczeństwa obywateli w regionie Elbląga? W tym roku ćwiczenia CMX również się odbywały i dotyczyły bezpieczeństwa na Morzu Bałtyckim i bezpieczeństwa polskiej granicy morskiej.

Powyższe to nadrzędne cele realizacji planowanej inwestycji. Realizacja tej inwestycji, jak już państwo wskazywali przy okazji omawiania punktu pierwszego, niekoniecznie musi zbilansować się finansowo. To jest jak budowa drogi. Inwestycja ma umożliwić rozwój gospodarczy, regionu i na pewno tak się stanie, bo będzie zapewnione bezpieczeństwo żeglugi i swobodny dostęp drogą wodną, która będzie podlegała wyłącznie polskiej jurysdykcji. To jest bardzo ważne, w tym również dla przedsiębiorców, bo nie będą musieli pytać Federacji Rosyjskiej o zgodę.

Jeśli państwo pozwolą, powiem kilka słów na temat międzynarodowego otoczenia tej inwestycji. Otóż na wniosek Federacji Rosyjskiej Komisja Ochrony Środowiska Morskiego Bałtyku (HELCOM) już dwukrotnie zajmowała się sprawą przekopu Mierzei Wiślanej. Polska prezentowała stan zaawansowania projektu. Prezentowaliśmy badania, które są przeprowadzane i nie wzbudziło to kontrowersji wśród pozostałych przedstawicieli państw bałtyckich. Po prostu HELCOM czeka na wyniki naszych badań środowiskowych i jest przekonana, że zostaną prawidłowo przeprowadzone.

Jesteśmy również w stałym kontakcie z Komisją Europejską. Rozmawiałam z przedstawicielami KE w marcu ubiegłego roku i uzgodniliśmy sposób postępowania. Komisja rozmawiając z nami na temat dokumentów, które zostały przedłożone w 2014 r., wskazała na luki i błędy oraz konieczne badania, które powinny być przeprowadzone. Były to przede wszystkim badania bentosu, niezbędne do tego, aby w sposób prawidłowy wskazać lokalizację sztucznych wysp. Komisja Europejska powiedziała, że czeka na decyzję środowiskową. Po otrzymaniu decyzji środowiskowej będziemy rozmawiać.

Chciałabym jeszcze zwrócić uwagę na przepisy dyrektywy siedliskowej (art. 6 ust. 4), na podstawie której prowadzimy rozmowy z Komisją Europejską. W dyrektywie zawarty jest przepis, że nawet jeżeli inwestycja musi być przeprowadzona w obszarze Natura 2000, na którym znajdują się siedliska priorytetowe, to taka inwestycja ze względu na bezpieczeństwo Państwa i ochronę obywateli może zostać przeprowadzona. Ze względu na bezpieczeństwo Państwa taka inwestycja nie wymaga zgody Komisji Europejskiej. W ogóle inwestycja nie wymaga zgody KE. W przypadku, gdyby inwestycja miała jedynie na celu względy gospodarcze, wymagana jest opinia Komisji. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Pani Anna Stelmaszyk-Świerczyńska, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora UM w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Przedstawiliśmy pierwszą prezentację, która mówiła o opłacalności, a do państwa posłów – nie wiem, czy gości również – zostało wysłane opracowanie pt. „Analiza społeczno-ekonomiczna wpływu programu »Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską« na gminy nadzalewowe”. Jest to analiza, która powstała w czerwcu 2015 r. po konsultacjach w Krynicy Morskiej.

Zarzucono pewne błędy metodyczne analizie w zakresie *cost-benefit*, bo opierała się o dane GUS, które w Krynicy były mocno nieadekwatne w zakresie wpływów z opłat za turystów odprowadzanych do miasta. Dane zostały zaktualizowane o zużycie wody, czyli do analizy wzięto pod uwagę nie liczbę turystów adekwatnie do opłat klimatycznych, tylko zużycie wody.

Z analiz wynika, że Krynica Morska jako najbardziej turystycznie rozwinięta miejscowość na Zalewem Wiślanym po wybudowaniu kanału żeglugowego najbardziej zyska, jeśli chodzi o rozwój turystyki. Wiadomo, że kanał żeglugowy spowoduje wzrost turystyki, w tym turystyki żeglarskiej i pasażerskiej. Krynica Morska w największym stopniu przejmie tych turystów. Natomiast w trakcie budowy kanału, w wariancie pesymistycznym, największe zagrożenia w zakresie spadku turystyki występują również dla Krynicy Morskiej.

Deklarowałam już kilkakrotnie, że na szczegółowym etapie omawiania projektu będziemy w stałym kontakcie z władzami gminy, jeśli chodzi o najbardziej istotne elementy dla miejscowości, które wymagają szczególnej ochrony, określenia sezonów wrażliwych itd., aby zminimalizować utrudnienia w zakresie obsługi turystyki.

Powiem państwu generalnie, przy okazji odpowiadając na pytania o drogi, że to nie jest inwestycja, która będzie powodować bardzo duży transport drogowy. Musicie państwo wiedzieć, że przekop będzie wykonywany przy pomocy sprzętu pływającego, czyli żadnych utrudnień na drogach z tego powodu nie będzie. Jeżeli chodzi o beton, przy przetargu możemy postawić warunek, że betoniarnia musi być umieszczona na placu budowy. W związku z tym nie będzie transportu betonu.

Oczywiście nie mówię, że nie będzie żadnego wzrostu ruchu transportu. Będzie to jednak ok. 30% – pozwoliłam sobie przeliczyć – obecnego transportu kruszywa i piasku dowożonego w związku z budową ścieżek rowerowych na całej Mierzei. Mniejsze obciążenia transportowe będą od tej inwestycji niż od realizowanej budowy ścieżek rowerowych. Rozumiem, że państwo porównujecie inwestycję kanału żeglugowego z budową S7, która w tej chwili jest bardzo obciążająca, szczególnie dla powiatu, ale nie jest to w żaden sposób porównywalna inwestycja. Większość prac będzie wykonywana przez sprzęt pływający i z wody.

Jedynie beton może stanowić pewne zagrożenie transportowe, bo musi być wytworzony i dowieziony, ale możemy załatwić to, jak już wspomniałam, poprzez instalację betoniarni na terenie budowy. Natomiast, nawet jeżeli beton będzie produkowany na placu budowy, to trzeba będzie dowieźć piasek cement, ale nie ma żadnej przeszkody, aby zaznaczyć, że może być przywożony tylko w określonych godzinach albo wręcz w okresie np. do końca maja z wyłączeniem weekendów. Jestem otwarta i pod tym względem mamy zamiar umieścić w warunkach przetargowych szereg obwarowań. Gdy będziemy się przygotowywali do przetargów, będziemy się z państwem kontaktować. Postaramy się określić warunki, tak aby realizacja inwestycji była jak najmniej uciążliwa. Nie powiem, że budowa nie będzie miała dla państwa żadnych konsekwencji, bo to jest niemożliwe, ale będziemy dokładać wszelkich starań, aby było stosunkowo małe. W tym zakresie będziemy ściśle współpracowali, szczególnie z gminami Sztutowo i Krynica Morska.

Drogi są powiatowe. Jasne, ja wiem. Chodzi mi jednak o to, żeby wskazać okresy, które są wrażliwe dla zainteresowanych. Pewnie włodarze gmin będą musieli nam o tym powiedzieć. Będziemy rozmawiali również z powiatem. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Czy pan minister chciałby coś powiedzieć?

Szanowni państwo, przystępujemy do dyskusji. Bardzo proszę.

Członek Stowarzyszenia „Wolny Elbląg" Mariusz Lewandowski:

Dzień dobry. W odpowiedzi na stanowisko pani dyrektor chciałbym zwrócić uwagę, że w Elblągu mamy cztery duże fabryki domów, które mają linie produkcyjne przygotowane do mieszania betonu i pominięcie potencjału miasta Elbląg w dokumentacji przetargowej byłoby błędem. Uważam, że należy dopuścić możliwość transportu betonu. Można to zrobić zarówno drogą wodną, jak i bardzo prosto, łatwo drogą lądową, przerzucając drogę transportową pomiędzy Elblągiem a Sztutowem.

W prezentacjach pani dyrektor zupełnie pominięto problem naprawy dróg lokalnych. Droga z Elbląga do Sztutowa mogłaby wynosić 20 km, a betoniarki mogłyby ją pokonywać w granicach 30 minut. Jest to chyba rozsądne rozwiązanie. Wystarczy wybudować jeden niewielki most w okolicy Chełmka i dojazd do Sztutowa będzie trwał krótko. Miałem okazję na ten temat rozmawiać z panem prezydentem Elbląga, który jest jak najbardziej za tego typu koncepcją. Rozumiem, że pan z Nowego Dworu po wystąpieniu w czasie wizyty pana prezydenta Dudy również będzie za takim rozwiązaniem.

Wydaje mi się, że na etapie projektowania powinniście państwo potraktować naprawę dróg lokalnych nie jako przygotowanie do inwestycji, ale jako element rozwoju tych regionów. Jeżeli takie drogi zostaną pociągnięte, a firmy lokalne uzyskają przychody/dochody oraz możliwość występowania w roli dostawców, to będzie to zdecydowanie lepsze rozwiązanie dla regionu. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Zapewniam pana, że po zrealizowaniu budowy kanału żeglugowego na pewno wszelkie plany rozwojowe będą miały uzasadnienie i wręcz nieodzowna będzie realizacja wielu inwestycji.

Bardzo proszę, pan burmistrz.

Burmistrz Krynicy Morskiej Krzysztof Swat:

Panie ministrze, pani przewodnicząca, szanowni państwo, w analizie, którą państwo otrzymaliście mailem, dużo mówi się na temat korzyści i zagrożeń.

Zagrożenia dotyczą przede wszystkim Krynicy Morskiej. Jest to wykazane w tym dokumencie. Dziwi mnie, iż mówi się, że największe zyski i korzyści z kanału żeglugowego będzie miała Krynica Morska. Mówi się o wzroście liczby odwiedzających na pobyt w Krynicy Morskiej i wzroście liczby miejsc cumowniczych. Proszę państwa, to nie budowa kanału żeglugowego przysporzy nam miejsc noclegowych i cumowniczych, ale starania miejscowych przedsiębiorców i ewentualnie samorządu miejskiego, który sam musi budować elementy infrastruktury komunalnej.

Kwestia zwiększenia liczby miejsc cumowniczych. W 2014 r. w sezonie letnim liczba jachtów przybywających do Krynicy Morskiej wynosiła niedużo powyżej 800 sztuk. W roku obecnym do 15 października 2800 jachtów odwiedziło Krynicę Morską. To nie jest spowodowane budową kanału żeglugowego, tylko inicjatywą i inwestycjami miejskimi.

Nie ukrywam, chociaż wszyscy o tym wiedzą, że mieszkańcy Krynicy Morskiej są przeciwni budowie kanału żeglugowego, bo mają swoje argumenty i swoje zastrzeżenia. Rozumiemy, że decyzja została podjęta i szanujemy to. Świadczy o tym uchwalona niemal jednogłośnie – nie licząc kliku głosów sprzeciwu – specustawa. Staramy się od półtora roku, wysyłamy pisma i prosimy o spotkania i deklaracje ze strony rządu, że Krynica Morska nie zostanie pozostawiona sama sobie. Mamy swoje postulaty i chcemy o tych postulatach rozmawiać. Może nie wszystkie da się spełnić, co zrozumiałe, ale przynajmniej prosimy o normalne traktowanie Krynicy Morskiej jako partnera. Chcemy rozmów i pewnych deklaracji ze strony rządowej.

Niestety, ale specustawa wyłączyła Krynicę Morską (samorząd) jako stronę w postępowaniu przy uzyskiwaniu decyzji środowiskowej i pozwoleń na budowę. Szanujemy decyzję, która została podjęta, a nasze prośby i uwagi nie zostały uwzględnione. Chcemy jednak rozmawiać. Myślałem, że na dzisiejszym spotkaniu padną jakieś deklaracje ze strony rządowej, że będzie rozmawiała z nami o naszych postulatach. Tak jak powiedziałem, może nie wszystkie da się spełnić, ale może przynajmniej część z nich, których spełnienie pozwoli mieszkańcom Krynicy Morskiej spać spokojnie, a przy negatywnych

skutkach budowy kanału żeglugowego, czego nie można wykluczyć, bo różnie może być, mieszkańcy Krynicy Morskiej będą mieli z czego żyć. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan minister, proszę bardzo.

Minister Marek Gróbarczyk:

Padł bardzo ważny głos pana burmistrza. Jak już wielokrotnie deklarowałem, spotkania się odbywały. Oczywiście celem dzisiejszego nie jest kontynuacja rozmów i negocjacji, które prowadzimy. Dzisiaj przedstawiliśmy miejsce budowy kanału żeglugowego.

Proszę zwrócić uwagę, że przy trzeciej lokalizacji (Piaski), która była brana pod uwagę, również nie musielibyśmy ujmować Krynicy Morskiej w działania kompensacyjne. Dzisiaj potwierdzając lokalizację (Nowy Świat), mówimy o tym, że mogą wystąpić działania negatywne, ale jednocześnie zaznaczam, że pojawią się efekty pozytywne. Nie uchylamy się od rozmów.

Deklaruję chęć współpracy i myślę, że w najbliższym czasie, przy współudziale urzędu morskiego, zorganizujemy spotkanie na temat inwestycji. Nie ma co ukrywać, przecież państwo dążycie do tego, żeby droga 501 była wyremontowana. To jest również naszym celem, ale nie ma co mówić, że budowa przekopu odbije się negatywnie na drodze i ją zniszczy, bo ona jest już dzisiaj zniszczona i trzeba ją naprawić i to niezależnie od tego, czy będzie przekop. Państwo chcielibyście ją jak najszybciej naprawić. Przy okazji tej inwestycji możemy to zrobić w miarę szybko. W tym zakresie jest nasze pełne zrozumienie i deklaracja, że chcemy włączyć się w ten proces.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan kapitan.

Członek zarządu SPW Jan Popończyk:

Dziękuję, pani przewodnicząca. Jakie są szanse, które stwarza przekop dla obszaru Zalewu Wiślanego? Problemem Zalewu jest to, że jest podzielony pomiędzy dwa województwa, o czym państwo wiedzą, i jest podzielony pomiędzy różne powiaty. W efekcie, zamiast być miejscem, które łączy, od momentu likwidacji województwa elbląskiego stał się obszarem, który dzieli. I to bardzo skutecznie, ponieważ dla województwa pomorskiego Zalew Wiślany jest końcem ich obszaru na południe, a dalej się zaczynają się jakieś dzikie pola.

W drugą stronę działa to mniej więcej tak samo. Z punktu widzenia i perspektywy Olsztyna ziemia się kończy w Tolkmicku, a dalej to już nie wiadomo co. Efekt jest taki, że nie ma kompetencji do tego, żeby wspólnie działać na obszarze Zalewu Wiślanego.

Przekop jest czymś, co być może umożliwi wspólne zadziałanie tych dwóch struktur i to ze względu na zainteresowanie ze strony społeczności lokalnych. Proszę państwa, żeby móc rozmawiać o tym, jaki jest wpływ przekopu na zalew, trzeba spojrzeć na to z wizją nie 3, 4 lub 10 lat, nie z punktu widzenia partykularnych interesów poszczególnych grup przedsiębiorców i społeczności, ale z wizją i pokoleniowym punktem widzenia. Stajemy przed unikalną szansą, dzięki której przekop może zintegrować działania, czyniące z całego obszaru Zalewu Wiślanego jeden wielki produkt turystyczny, a w zasadzie centrum różnych projektów turystycznych.

Proszę państwa, na Mierzei Wiślanej w sezonie, który niestety w Polsce trwa bardzo krótko, bo niecałe 2 miesiące, w szczycie nie można wejść na plażę. 3 dni później, gdy mija święto Matki Boskiej Zielnej, spadek ruchu jest tak znaczący, co jest obserwowane choćby w przewozach pasażerskich, że można powiedzieć, że ostatni zgasił światło. Natomiast w momencie, gdy w szczycie sezonu na Mierzei Wiślanej pada deszcz tam nie ma co robić.

Tymczasem południowa strona Zalewu ma zabytki i niezwykle ciekawą historię. Wraz z synem skonstruowaliśmy linię tramwajową wodną między Tolkmickiem a Krynicą Morską. Stąd od pasażerów wiem, co ich interesuje. Czy wiecie państwo, że 80% podróżujących ludzi nie ma zielonego pojęcia, że Tolkmicko i Kadyny to były ziemie polskie? Czy wiecie państwo o tym, że ludzie pytają mnie na statku o przekop? Zadają pytania, dlaczego przekop jest istotny. Mówią, że przekop zmieni coś, co było zawsze. Nie wiedzą

o tym, że 130 lat temu Niemcy śluzami na Szkarpawie i Nogacie odcięli Wisłę od Zalewu Wiślanego i zalew przestał być wentylowany. Nie wiedzą o tym, że sedymentacja osadów, o których mówiła pani dyrektor, postępuje przez ostatnie 130 lat.

Proszę państwa, jest cała masa problemów, które można i trzeba rozwiązać wspólnie, ale z punktu widzenia tego, co chcielibyśmy osiągnąć w perspektywie pokoleniowej, co podkreślam. Zalew jako centrum ruchu turystycznego, z ciepłą i czystą wodą i bezpiecznymi plażami wymaga skoncentrowania uwagi specjalnie na nim ze względu na jego specyfikę. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, kolejny mówca.

Zastępca burmistrza Tolkmicka Józef Zamojcin:

Dzień dobry. Szanowni państwo, chciałbym zwrócić uwagę na to, że dzisiaj rozmawiamy o tzw. globalnym programie, jakim jest budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską.

Chciałbym prosić pana ministra o to, żeby również zrealizować kilka projektów komplementarnych. Dla mnie takim projektem komplementarnym i bardzo ważnym, zarówno dla południowej, jak i północnej strony Zalewu Wiślanego, jest rozwój przeprawy promowej samochodowo-pasażerskiej przez Zalew Wiślany w najkrótszym odcinku, którym jest odległość między Krynicą Morską a Tolkmickiem o długości wynoszącej w linii prostej 3 Mm.

Gdybyśmy na tym odcinku postawili promy, które kursowałyby systematycznie (zgodnie z rozkładem jazdy), być może zniknęłyby lub zmniejszyłyby się problemy z zatorami komunikacyjnymi na Mierzei Wiślanej i na drodze dojazdowej od Nowego Dworu do Stegny. W efekcie zwiększyłaby się dostępność turystów do kultury, świeżego powietrza i świetnych terenów na południowym brzegu Zalewu Wiślanego.

Urząd Morski w Gdyni proponował taką inwestycję w 1966 r., ale niestety w tamtych czasach, zarówno samorząd tolkmicki, jak i Krynicy Morskiej nie były w stanie doprowadzić dróg dojazdowych. Dzisiaj drogi dojazdowe istnieją.

Mamy przygotowane miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego, które pozwalają na budowę przyczółków promowych, zarówno w Tolkmicku, jak i w Krynicy Morskiej. Dlatego pokusiliśmy się również o przygotowanie koncepcji stworzenia przeprawy pasażersko-samochodowej, którą wykonał pan Maciej Matczak – profesor Akademii Morskiej w Gdyni. Za chwilę przekażę państwu koncepcję z prośbą, abyście się z nią zapoznali i pomyśleli o tym, że alternatywa nowego szlaku łączącego dwa województwa byłaby świetną rzeczą dla całego programu budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan burmistrz, który mówił nam o tej sprawie, gdy byliśmy dzisiaj w porcie i wspominał o tym połączeniu. Bardzo proszę.

Burmistrz Tolkmicka Andrzej Lemanowicz:

Pani przewodnicząca, panie ministrze, szanowni państwo, na początku chciałem podziękować za organizację wyjazdowego posiedzenia sejmowej Komisji w Tolkmicku nad Zalewem Wiślanym. Szczególnie chciałbym podziękować panu posłowi Jerzemu Wilkowi za ogromne wsparcie. Poruszane tematy są dla nas bardzo ważne. Poruszamy je już od wielu lat.

Wykorzystanie Zalewu Wiślanego jest dla nas bardzo ważne. Zdajemy sobie sprawę z tego, że Zalew Wiślany wykorzystany jest tylko w kilku procentach. Wiele lat czekaliśmy na impuls, który pozwoli zmienić tę sytuację. W tej chwili ten impuls nadchodzi i będziemy starali się zrobić wszystko, aby go wykorzystać.

Pamiętamy i prosimy o wszelkie wsparcie, bo jest kilka tematów, których jako samorząd nie jesteśmy w stanie zrealizować. Mój zastępca wspominał o połączeniu promowym i dodał, że był to projekt urzędu morskiego. W tamtym okresie nie dorośliśmy do tego, żeby to powstało. W tej chwili jesteśmy już na to gotowi.

Kolejna sprawa to kolej nadzalewowa. W tej chwili zwiększa się wiele rzeczy, o których się mówiło: bezpieczeństwo, połączenie Braniewa z Elblągiem, wykorzystanie portów, które są po tej stronie Zalewu Wiślanego, ale również tych, które były. Należy pamiętać o tym, że szykujemy również koncepcję wykorzystania tych portów. To wszystko jest bardzo ważne. Wygląda na to, że kolej nadzalewowa będzie nieodzowna. Jest wiele tematów o których warto rozmawiać.

Jeszcze raz dziękuję, że jest taka możliwość i spotkaliśmy się w Tolkmicku nad Zalewem i możemy pochylić się nad wszystkimi problemami. Powiem szczerze, że bardzo cieszę się z obecności kolegi z drugiej strony – z Krynicy Morskiej. Będę się cieszył, gdy będą się rozwijać. Uważam, że tylko najlepsza współpraca między Krynicą Morską, Fromborkiem oraz innymi gminami pozwoli nam się dobrze rozwijać. Z przyjemnością obserwuję i cieszę się, gdy odpoczywający w Krynicy Morskiej przyjeżdżają do Tolkmicka, ale też robię wszystko, aby ci, którzy odpoczywają w Tolkmicku, odwiedzali Krynicę Morską.

Tylko powiązane działania przyniosą nam wszystkim korzyść, ale w tej chwili kluczem do tego może być przekop, na który czekamy i na który liczymy. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę.

Starosta powiatu Zbigniew Ptak:

Panie ministrze, bardzo dziękuję za deklarację w sprawie dróg. W imieniu powiatu nowodworskiego chcę powiedzieć, że, podobnie jak starosta elbląski, my również przeznaczymy 200 tys. na drogę, która będzie logicznym wariantem dostępu do inwestycji. Mamy dokumentację. W tej chwili wykupujemy grunty i robimy wycinkę drzew. Niestety na więcej nas nie stać. Stać nas na utrzymanie marnego ruchu lokalnego niskotonażowego. Myślę, że połączenie sił spowoduje, że wszyscy będziemy zadowoleni, czego sobie i panu ministrowi życzę.

Przy okazji, panie ministrze, napisałem do Ministra Infrastruktury, który skierował mnie do pana. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Jak państwo widzicie, przekop jest w pełni uzasadniony. Będzie wpływał na projekty i plany rozwoju państwa regionu. Posiedzenie tej Komisji dowodzi tego, ile państwo wiążecie z tą inwestycją i ile w was nadziei na przyszłość, tj. budowę dróg i rozbudowę obecnych, remonty, czyli inwestycja jest w pełni uzasadniona. Oczywiście wszystko musi być rozłożone na lata i proszę – muszę trochę wystąpić w obronie ministra – nie oczekiwać, że minister za innych ministrów i cały rząd zadeklaruje plany, na które państwo liczycie w pewnej perspektywie.

Nasze posiedzenie i dyskusja to dowód na to, że ci, którzy wątpią, że przekop powstanie, mylą się. Państwa zdanie na temat tego, co może zdarzyć się w regionie w perspektywie 10, 20, 30 i więcej lat, dowodzi, że nasi przeciwnicy się mylą. To jest właśnie wpływanie na rozwój regionu. Nie robiąc nic, będziemy cały czas siedzieć i biadolić, że brakuje na drogi i wszelkie inne możliwości rozwojowe, bo nie będzie dla niektórych – jak się okazuje – ekonomicznego uzasadnienia. My to uzasadnienie widzimy.

Widzimy przyszłość rozwoju państwa regionu i dążymy do tego, żeby się to ziściło, niezależnie od tego, jakie często są różne opinie w Unii Europejskiej. Państwo o tym dobrze wiecie i trzeba śledzić, jakie jest podejście do rozwoju ściany wschodniej w UE. Wystarczy przyjrzeć się planom transportowym w Komisji Europejskiej i tam znajdziecie państwo odpowiedź na pytanie o to, ile jest pracy do zrobienia.

Obecny rząd wie, czego chce. Mamy jasno wyznaczone cele i przedstawiamy nasze projekty. Oczywiście to często spotyka się z oporem lub różnego rodzaju uwagami i zastrzeżeniami, ale tak wszyscy działają. Wszyscy chcą rozwoju własnego państwa, regionu, małych i dużych ojczyzn itd. Będziemy jasno przedstawiać plany i liczymy na to, że inni również pójdą drogą rozsądku i będą nas wspierać w pozytywnych planach, żebyśmy mogli je zrealizować.

Obecnie proszę pana ministra o ustosunkowanie się do wypowiedzi, a następnie przejdziemy do punktu trzeciego porządku. Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo. W zasadzie chciałbym zgłosić wniosek o zorganizowanie posiedzenia Komisji w ramach tematu białej floty. Dotyczy to głównie beneficjentów, czyli miasta lub władze samorządowe, które chciałyby się włączyć w rządowy Projekt e-Bus, który już ruszył. Do tego projektu dopisaliśmy żeglugę krótkiego zasięgu, która będzie miała specjalną linię finansową i będzie realizowana w ramach 100% zwrotu środków na prototypy tego rodzaju jednostek. Wydaje mi się, że najwyższa pora zaprosić wszystkich państwa samorządowców do uczestnictwa w tym projekcie, skoro takie duże są oczekiwania i chęci do realizacji tego projektu.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Będziemy pamiętać. Spoglądam na panie, które obsługują naszą Komisję i które jak zwykle sprawnie zorganizowały nasze posiedzenie. Proszę pamiętać, aby wkomponować ten temat w nasz plan pracy.

W tej chwili przechodzimy do rozpatrzenia punktu trzeciego porządku, tj. dyskusja na temat możliwości wydzielenia z Urzędu Morskiego w Gdyni delegatury w Elblągu, jako samodzielnej jednostki administracyjnej w związku z planowaną budową kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną.

Zapraszam do dyskusji. Pan minister, bardzo proszę.

Minister Marek Gróbarczyk:

Taka delegatura jest wskazana w świetle planowanej inwestycji, wzrostu transportu, jak również zabezpieczenia i bezpieczeństwa wód. Sprawa rozbija się o budżet. Musimy wziąć środki z innej pozycji, aby przeznaczyć na ten cel. Dzisiaj mamy ogromny problem z dopięciem finansowania, w tym wzrostu wynagrodzeń dla administracji morskiej. Nie chcielibyśmy, aby odbyło się to tym kosztem. W związku z tym w przyszłym budżecie zaplanujemy odrębną linię na rzecz tej delegatury. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy ktoś z państwa parlamentarzystów chciałby zabrać głos w tej sprawie?

Bardzo proszę, pan poseł Kobylarz.

Poseł Andrzej Kobylarz (Kukiz15):

Panie ministrze, pani przewodnicząca, byłem wnioskodawcą interpelacji z 17 czerwca tego roku w sprawie wydzielenia delegatury i ustanowienia samodzielnego Urzędu Morskiego w Elblągu.

Przekop Mierzei Wiślanej i budowa kanału żeglugowego przyczyni się do wzrostu transportu towarowego i pasażerskiego. Uważam, że dla celów bezpieczeństwa i organizacji żeglugi na tym akwenie wskazane jest powstanie samodzielnego oddziału w Elblągu.

Będziemy mieli do czynienia z wieloma sprawami technicznymi, takimi jak bunkierki, czyli pływające CPN-y, które obecnie podlegają większemu nadzorowi niż dotychczas. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan profesor.

Prof. dr hab. Krzysztof Luks z Wydziału Administracji i Nauk Społecznych Elbląskiej Uczelni Humanistyczno-Ekonomicznej:

W świetle wypowiedzi pana ministra pozwolę sobie wyrazić radość, że ministerstwo widzi potrzebę istnienia delegatury. Nie dlatego, że bez mała 20 lat temu na moją prośbę ówczesny dyrektor Urzędu Morskiego powołał delegaturę, a jak wiadomo, że każdy lis swój ogon chwali, a każdy żołnierz swoją broń. Nigdy nie było tak wyraźnego uzasadnienia dla istnienia tej delegatury. Oczywiście o otworzeniu kolejnego urzędu morskiego wolałbym raczej zapomnieć.

Nie bardzo rozumiem, co oznacza wydzielenie delegatury ze struktury Urzędu Morskiego w Gdyni. W moim osobistym przekonaniu, jeśli wolno coś sugerować, delegatura powinna być częścią urzędu morskiego. Szef delegatury był w randze wicedyrektora. Byłoby dobrze, gdyby pan minister zechciał podtrzymać decyzję o istnieniu delegatury i pozostawił dyrektorowi Urzędu Morskiego w Gdyni wolną rękę w kwestii kształtowa-

nia struktury delegatury, kosztów itd. Nie będą to duże koszty, bo Elbląg ma duże zaplecze – ma cały basen techniczny i nie powinno to sprawić trudności.

Dlaczego będzie to potrzebne? Jak już wspomniała pani dyrektor Krzywda, polska część Zalewu Wiślanego jest jedynym akwenem w Unii Europejskiej, do którego statki Unii nie mają dostępu. Co to oznacza po wybudowaniu kanału przez Mierzeję Wiślaną? To oznacza, że przez długi czas każdy statek wchodzący z Bałtyku na Zalew Wiślany, a później do portu Elbląg będzie wchodził po raz pierwszy, a to oznacza konieczność pilotażu i szczególnego nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi. Z tego punktu widzenia delegatura Urzędu Morskiego w Gdyni jest w Elblągu bardzo istotna. Ona będzie wymagała pewnego dofinansowania np. na statek inspekcyjny itd. Prawdopodobnie będzie potrzebny jakiś holownik, bo statek 3 tys. ton to nie jest 800-tonowa barka. Jest wiele problemów, które ujawnią się natychmiast po otwarciu nawigacji.

Jeżeli wolno wyrazić opinię, widziałbym to w następujący sposób. Zostaje podtrzymany stosowny akt prawny powołujący delegaturę, a dyrektor urzędu morskiego ustawi ją sobie w danym czasie tak, jak będzie uważał za stosowne, ponieważ ten człowiek – nie mam na myśli personaliów, tylko stanowisko – jest najbardziej w tej kwestii kompetentny. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Minister Marek Gróbarczyk:

Dopowiem: a jak w takim razie załatwię środki. Tak?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję. Bardzo proszę. Kolejno, pan, pan senator, pan dyrektor i pan kapitan.

Członek Stowarzyszenia „Wolny Elbląg” Mariusz Lewandowski:

Administracja województwa warmińsko-mazurskiego jest chyba jedną z najgorszych w kraju. Jest to wpisane w strategię województwa. Nikt na ten temat nie dyskutuje. Od kilku lat nie dostrzegamy żadnego procesu poprawy administracji.

Zapytaliśmy urząd marszałkowski rok temu, czy planuje stworzenie jakiegoś działu, który będzie zajmował się gospodarką morską. Otrzymaliśmy odpowiedź, że takie prace nie są planowane. Podobno deklarację powołania działu zajmującego się gospodarką morską złożył wojewoda warmińsko-mazurski, ale nie wiadomo, na jakim jest to etapie.

Państwowa Wyższa Szkoła w Elblągu pomalutku zaczyna myśleć o wprowadzeniu kierunków, które będą kształciły specjalistów w zakresie gospodarki morskiej, ale jest to proces dość odległy. Wydaje się, że w tej sytuacji konieczne jest wydzielenie jakiegoś specjalistycznego działu.

Czy po wybudowaniu kanału żeglugowego Zalew Wiślany pozostanie zalewem, czy będzie to fragment dróg morskich? Sytuacje związane z zalewaniem Nowakowa i Wyspy Nowakowskie, a ostatnio Elbląga i okolic Pętli Żuławskiej stanowią wciąż nierozwiązany problem, co jest wynikiem, jak wskazał pan kapitan, złej komunikacji między administracją warmińsko-mazurską a pomorską. Czy nie byłoby możliwości, aby pan minister w ramach prac znalazł jakąś formułę poprawy współpracy między administracjami oraz dołączył do wszystkich kwestii do rozwiązania problemów generalnie związanych z gospodarką morską w tym regionie? Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Pan senator, bardzo proszę.

Senator Jerzy Wcisła:

Panie ministrze, pani przewodnicząca, chciałem zadeklarować, że jeżeli usamodzielnienie delegatury miałoby się wiązać z jakimiś zmianami ustawowymi, to będę przekonywał posłów i senatorów Platformy Obywatelskiej, aby zmianę poparli. Podobnie jak było w przypadku kanału, gdy większość posłów (wszyscy senatorowie) Platformy poparła ustawę.

Wydaje mi się, że wydzielenie delegatury ma sens, bo Zalew Wiślany jako akwen morski jest tak specyficzny, że nie znajduję innego podobnego, który leży w gestii Urzędu Morskiego w Gdyni.

Na Zalewie Wiślanym pływa się po torach wodnych, jest płytko, w połowie przedzielony jest granicą, więc warto, aby ludzie, którzy będą zajmowali się tym obszarem, zajmowali się włącznie tym obszarem, a nie przekładali tylko części swoich kompetencji na Zalew Wiślany. Tym bardziej, że jest to zalew, który jest częścią śródlądowej drogi wodnej, czego nie ma w innych przypadkach. Zatem bardzo wysoka specyfika tego obszaru i to niezależnie od tego, czy jest kanał, uzasadnia pewną samodzielność delegatury w Elblągu. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę, pan dyrektor.

Dyrektor UM w Gdyni Wiesław Piotrzkowski:

Pani przewodnicząca, bardzo dziękuję za udzielenie głosu. Proszę państwa, ponieważ mówimy o urzędzie morskim i delegaturze, chciałbym powiedzieć, że delegatura UM ani na chwilę od 20 lat nie przestała istnieć. Był pewien okres, gdy nie było kierownictwa delegatury, ponieważ były dyrektor do spraw delegatury w Elblągu poszedł na krótką emeryturę.

W strukturach urzędu delegatura w dalszym ciągu jest. Nie trzeba żadnego aktu i nie trzeba zmieniać statutu urzędu, żeby funkcjonowała. Myślimy i rozmawiamy na temat kształtu delegatury, dodatkowych etatów, spraw związanych z kanałem żeglugowym, obowiązków, jednostek, które trzeba będzie nadzorować oraz całego ruchu. Na pewno będzie to autonomiczna komórka Urzędu Morskiego w Gdyni, którą będzie kierowała osoba w randze zastępcy dyrektora do spraw delegatury.

Czy Urząd Morski w Elblągu? Nie wypowiadam się, bo pan minister mówił o delegaturze. Pan profesor Krzysztof Luks, który zakładał delegaturę, również mówił o delegaturze.

Zatem podtrzymujemy działalność. Dzisiaj delegaturą kieruje główny inspektor do spraw delegatury w Elblągu. Proszę państwa, jest to osoba kompetentna, znająca akwen i znająca potrzeby – pan Wojciech Żurawski. Kiedyś kierował kapitanatem portu w Tolkmicku. Następnie został przeniesiony do Elbląga, gdzie funkcjonował kapitanat portu, a teraz jest na Browarnej, gdzie w dalszym istnieje tablica: Delegatura Urzędu Morskiego w Elblągu. Ta tablica ani na chwilę nie przestała istnieć. Widzimy taką potrzebę i będziemy rozmawiali, a decyzję będzie podejmował pan minister. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czyżby mieszkańcy nie wiedzieli, że delegatura jest? Panie kapitanie, bardzo proszę.

Członek zarządu SPW Jan Popończyk:

Proszę państwa, w aspekcie delegatury chciałbym zwrócić uwagę na jedną rzecz – Delegatura Urzędu Morskiego. Natomiast w momencie, gdy Elbląg wskutek przekopu stanie się hubem przeładunkowym dla Gdańska, należy koniecznie wziąć pod uwagę to, że liczne drogi śródlądowe, o czym mimo wszystkich różnic i stanowisk, o których wspominał przed chwilą pan senator Wcisła, to są wody, które leżą w gestii dyrektora zupełnie innego urzędu – Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku. W związku z tym, gdy się przechodzi z jednego obszaru do drugiego, jest granica dotycząca przepisów, kompetencji, oceny inspekcji etc. Panie ministrze, być może warto rozważyć, żeby w rękach delegatury w Elblągu znalazła się również część kompetencji śródlądowych, aby można było mówić o zintegrowanym zarządzaniu obszarem od Wisły do granicy. Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pani dyrektor Krzywda, bardzo proszę.

Dyrektor departamentu MGMiŻŚ Katarzyna Krzywda:

Dziękuję bardzo. Proszę państwa, wody Zalewu Wiślanego mają dzisiaj status wód morskich. To nie są wody śródlądowe.

Jeżeli chodzi o współpracę z dyrektorami Urzędu Żeglugi Śródlądowej, chciałabym państwa poformować, że odbywają się wspólne spotkania i narady z dyrektorami Urzędu Morskiego dotyczące bezpieczeństwa, warunków żeglugowych, przepisów technicznych dla jednostek śródlądowych, które mogą pływać w wodach przybrzeżnych. Zatem to jest zintegrowany proces, który ma miejsce. Nie widzę żadnych zagrożeń w tym obszarze. Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo. Nie widzę więcej zgłoszeń. W związku z tym zamykam dyskusję.

Szanowni państwo, na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny Komisji. Bardzo państwu dziękuję za udział w posiedzeniu. Cieszę się, że przybyliście tak licznie. Mamy poczucie, że wyjazdowe posiedzenie było bardzo dobrym i mocno uzasadnionym pomysłem.

Jeżeli chodzi o dalsze dyskusje i przedstawienie państwu planów realizacji projektu, o ile będziecie nimi zainteresowani, mam nadzieję, że przyjmiecie zaproszenie do Warszawy, gdzie na miejscu będziemy mieli panów ministrów i będziemy mogli o tym dyskutować.

Na wszystkie pytania, o ile zostały złożone na piśmie, otrzymacie państwo odpowiedź. Ze swojej strony jeszcze raz państwu dziękuję i zapraszam do współpracy. Do widzenia i do zobaczenia.